Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 54 (2708) | Пятница, 7 июля 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

Все народы Советского Союза единодушны в своем стремлении отстоять дело мира. Свыше 56 миллионов трудящихся СССР уже подписали Стокгольмское Воззвание о запрещении атомного оружия.

Да здравствует наша Родина—могучий оплот мира во всем мире!

Бюджет Российской Федерации

4 июля в Большом Кремлевском дворце открылась четвертая сессия Верховного Совета Российской Советской Федеративной Социалистической Республики. Сессия заслушала доклад министра финансов РСФСР тов. Фадеева о Государственном бюджете РСФСР на 1950 год и отчет об исполнении Государственного бюджета за 1949 год.

Трудящиеся Российской Федерации вместе со всеми народами Советского Союза добились под руководством большевистской партии, под мудрым водительством великого Сталина замечательных побед. Первая среди равных союзных республик нашей великой Родины, Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика успешно претворяет в жизнь величественную сталинскую программу, нашедшую свое яркое выражение в послевоенном пятилетнем плане восстановления и дальнейшего развития народного хозяйства.

К четвертой сессии Верховного Совета РСФСР трудящиеся массы Российской Федерации пришли с новыми успехами в труде. Об'ем валовой продукции республиканской и местной промышленности РСФСР превысил уровень довоенного 1940 года почти на 26 проц. Отдельные отрасли хозяйства республики досрочно выполнили задания пятилетнего плана. Значительно увеличился по сравнению с 1948 годом валовый урожай зерновых и технических культур. Посевная площадь под урожай 1949 года увеличилась в РСФСР по сравнению с 1948 годом на 4,9 миллиона гектаров. В колхозах Российской Федерации было организовано в 1949 году 46 тысяч новых животноводческих и птицеводческих ферм. Поголовье общественного продуктивного скота в колхозах на 1 января 1950 года значительно превысило довоенный уровень.

Претворяется в жизнь величественная сталинская программа преобразования природы. В степных и лесостепных районах европейской части Российской Федерации посажено более 250 тысяч гектаров лесных полос и полезащитных лесонасаждений — в полтора раза больше, чем было предусмотрено планом.

Большие работы проведены в республике по строительству жилых домов, коммунальных предприятий и благоустройству. В городах и рабочих поселках Российской Федерации за 1946—1949 г.г. построено и восстановлено жилищ общей площадью свыше 43 миллионов квадратных метров.

Значительны успехи в области культурного строительства. Непрерывно растет число учащихся в начальных, семилетних и средних школах, в техникумах и высших учебных заведениях.

Успешное выполнение заданий народнохозяйственного плана сопровождалось ростом социалистического накопления, что дало возможность перевыполнить Государственный бюджет РСФСР за 1949 год. Государственный бюджет РСФСР обеспечил финансирование предусмотренных на 1949 год мероприятий по развитию хозяйства республики и по дальнейшему под'ему культуры и материального благосостояния народов Российской Федерации.

Победы, достигнутые народами Российской Федерации, как и всеми народами Советского Союза, наглядно подтверждают мудрые слова товарища Сталина о том, что «...наш строй, советский строй, дает нам такие возможности быстрого продвижения вперед, о которых не может мечтать ни одна буржуазная страна».

Государственный бюджет РСФСР на 1950 год предусматривает дальнейший рост народного хозяйства республики, дальнейший расцвет культуры и под'ем материального благосостояния трудящихся масс. Доходная часть бюджета РСФСР на 1950 год намечена в сумме 54 миллиарда 944 миллиона рублей. Расходная часть бюджета РСФСР проектируется в сумме 53 миллиарда 938 миллионов рублей. Девять десятых всех средств бюджета ассигнуются на финансирование народного хозяйства и социально-культурных мероприятий.

Государственный бюджет РСФСР, как и Государственный бюджет СССР, это — бюджет мира, яркое выражение миролюбивой сталинской политики советского правительства.

Бюджет Российской Федерации на 1950 год предусматривает дальнейшее увеличение ассигнований на строительство новых фабрик и заводов, коммунальных предприятий, жилищ, школ и больниц. В советском бюджете выражена неустанная забота партии и правительства о дальнейшем под'еме промышленности и сельского хозяйства, о росте благосостояния и культуры населения.

На капитальное строительство из Государственного бюджета РСФСР выделяется 6 миллиардов 41 миллион рублей против 5 миллиардов 79 миллионов рублей в прошлом году. На народное образование, здравоохранение и физическую культуру, на социальное страхование и социальное обеспечение ассигнуется в 1950 году 38 миллиардов 109 миллионов рублей, или на 14 миллиардов 636 миллионов рублей больше, чем в 1949 году.

Особое внимание уделяется охране здоровья детей, обучению подрастающего поколения, воспитанию широко образованных, всесторонне развитых строителей коммунистического общества. В РСФСР только на нужды просвещения ассигнуется свыше 21 миллиарда рублей, в то время как в Соединенных Штатах Америки правительственные расходы на образование не превышают 1 проц. расходов бюджета. Свыше 6 миллионов детей лишены возможности в США посещать школу, имеются миллионы неграмотных.

Бюджет РСФСР, как и Государственный бюджет СССР, целиком и полностью отвечает интересам народа и служит делу неуклонного повышения жизненного уровня советских людей. Нет сомнения в том, что трудящиеся Российской Федерации с огромным удовлетворением примут Государственный бюджет РСФСР на 1950 год. Он вдохновит рабочих, колхозников, советскую интеллигенцию на новые трудовые подвиги во имя Родины, на успешное завершение послевоенного сталинского пятилетнего плана.

Бюджеты капиталистических стран в отличие от советского бюджета носят ярко выраженный милитаристский характер и служат преступным целям разжигания новой войны. Наглядная иллюстрация — Соединенные Штаты Америки, где 76 проц. всего бюджета идет на военные расходы.

Экономика капиталистических стран и, в первую очередь, Соединенных Штатов Америки сотрясается под ударами нарастающего кризиса. Капиталистический мир все более и более запутывается в неразрешимых внутренних противоречиях. Империалистические хищники ищут выхода в военных авантюрах. От политики подготовки агрессии американские империалисты уже перешли к прямому акту агрессии, став на путь неприкрытого вмешательства во внутренние дела Кореи.

Советский народ гневно протестует против американской интервенции в Корее и требует немедленного прекращения ее. Все симпатии советского народа на стороне свободолюбивого корейского народа, который втянут в войну, спровоцированную американскими агрессорами.

Советский народ занят мирным созидательным трудом. Его усилия направлены к тому, чтобы еще более укрепить экономическую мощь нашего советского государства, сделать нашу Родину еще более неприступной для врагов. Вот почему трудящиеся массы Российской Федерации вместе со всеми народами СССР горячо одобряют сталинскую политику мира и с огромным под'емом и единодушием подписываются под Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира. Свыше 56 миллионов трудящихся Советского Союза уже подписались под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомного оружия. Голосование за мир является могучей демонстрацией готовности советских людей отстоять дело мира и международную безопасность.

Советский народ, уверенный в своих силах, будет и дальше неутомимо трудиться над тем, чтобы росла и крепла социалистическая экономика, развивалась национальная по форме и социалистическая по содержанию культура, чтобы еще больше повышалось благосостояние трудящихся. Наша великая Родина — оплот мира во всем мире, светоч и надежда угнетенных и порабощенных в капиталистических странах.

Советский народ, тесно сплоченный вокруг коммунистической партии, вокруг нашего великого вождя и учителя товарища Сталина, уверенно идет по пути к коммунизму!

Заседания Верховного Совета РСФСР

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ
о заседании Верховного Совета РСФСР 4 июля 1950 года

4 июля, в 7 часов вечера, в Кремле, в Большом Кремлевском Дворце открылась четвертая сессия Верховного Совета РСФСР.

Сессию открыл Председатель Верховного Совета РСФСР депутат **Тарасов М. П.**

Верховный Совет РСФСР заслушал доклад Председателя Мандатной комиссии Верховного Совета депутата **Прохватилова В. Т.** о результатах проверки полномочий вновь избранных депутатов по 9 избирательным округам.

Верховный Совет по предложению депутата **Сурина П. В.** принял следующее постановление по докладу Мандатной комиссии:

«1. Утвердить доклад Мандатной комиссии Верховного Совета РСФСР.

2. Признать полномочия депутатов Верховного Совета Российской Советской Федеративной Социалистической Республики:

Минина Петра Васильевича, избранного 19 июня 1949 года по Архангельскому-Приморскому избирательному округу № 181,

Сокерина Алексея Георгиевича, избранного 19 июня 1949 года по Шабалинскому избирательному округу № 339,

Чугунова Ивана Ивановича, избранного 19 июня 1949 года по Белореченскому избирательному округу № 124,

Серегина Ивана Михайловича, избранного 26 июня 1949 года по Инзенскому избирательному округу № 607,

Алешиной Анны Дмитриевны, избранной 20 ноября 1949 года по Юрьевецкому избирательному округу № 284,

Николаева Константина Кузьмича, избранного 20 ноября 1949 года по Ревдинскому избирательному округу № 533,

Гладкова Михаила Ивановича, избранного 8 января 1950 года по Сочинскому избирательному округу № 125,

Васильева Ивана Васильевича, избранного 25 июня 1950 года по Унинскому избирательному округу № 346,

Сиряпина Дмитрия Алексеевича, избранного 25 июня 1950 года по Старорусскому избирательному округу № 427».

Председательствующий депутат **Тарасов М. П.** сообщает, что на рассмотрение Верховного Совета РСФСР вносятся следующие вопросы:

1. Утверждение Государственного бюджета Российской Советской Федеративной Социалистической Республики на 1950 год и отчета об исполнении Государственного бюджета РСФСР за 1949 год. Вопрос вносится Советом Министров РСФСР.

2. Утверждение Указов Президиума Верховного Совета РСФСР. Вопрос вносится Президиумом Верховного Совета РСФСР.

Верховный Совет по предложению депутата **Саланова А. М.** единогласно включает эти вопросы в порядок дня сессии.

Затем председатель предоставляет слово для доклада о Государственном бюджете РСФСР на 1950 год и об исполнении Государственного бюджета РСФСР за 1949 год Министру финансов РСФСР тов. **Фадееву И. И.**

После доклада Министра финансов РСФСР тов. Фадеева с содокладом от Бюджетной комиссии Верховного Совета РСФСР выступил член Бюджетной комиссии депутат **Егоров А. А.**

На этом первое заседание Верховного Совета РСФСР закрывается.

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ
о заседаниях Верховного Совета РСФСР 5 июля 1950 года

5 июля, в 11 часов утра, в Кремле, в Большом Кремлевском Дворце, состоялось второе заседание Верховного Совета РСФСР.

Председательствует Председатель Верховного Совета РСФСР депутат **М. П. Тарасов.**

В порядке дня — обсуждение доклада о Государственном бюджете РСФСР на 1950 год и об исполнении Государственного бюджета РСФСР за 1949 год.

В прениях выступили: депутат **Абрамов П. В.** (Ждановский округ, гор. Москва), депутат **Тотоев В. С.** (Дзауджикауский округ, Северо-Осетинская АССР), депутат **Саланов А. М.** (Омутнинский округ, Кировская область), депутат **Зинченко В. Е.** (Краснодарский — Сталинский округ, Краснодарский край), депутат **Динмухаметов Г. А.** (Бугульминский округ, Татарская АССР), **Кудрявцев А. В.** — Министр лесной и бумажной промышленности РСФСР, депутат **Шаповалов В. С.** (Кемеровский—Рудничный округ, Кемеровская область), депутат **Тюрин И. П.** (Брянский округ, Брянская область), депутат **Белецкий Г. Н.** (Верещагинский округ, Молотовская область), депутат **Кропачева М. В.** (Лиговский округ, гор. Ленинград), депутат **Киселев В. И.** (Петровский округ, Саратовская область).

На этом второе заседание Верховного Совета РСФСР закрывается.

5 июля, в 6 часов вечера, в Кремле, в Большом Кремлевском Дворце, состоялось третье заседание Верховного Совета РСФСР.

Председательствует Председатель Верховного Совета РСФСР депутат **М. П. Тарасов.**

В порядке дня — продолжение обсуждения доклада о Государственном бюджете РСФСР на 1950 год и об исполнении Государственного бюджета РСФСР за 1949 год.

В прениях выступили: депутат **Решетов С. Н.** (Великолукский округ, Великолукская область), депутат **Герасимов А. М.** (Уваровский округ, Тамбовская область), **Сухарев Г. И.** — Министр промышленности строительных материалов РСФСР, депутат **Иванов И. И.** (Алексеевский округ, Воронежская область), депутат **Софронов И. С.** (Коми-Пермяцкий округ, Молотовская область), **Леонтьева Е. И.** — Председатель Комитета по делам культурно-просветительных учреждений при Совете Министров РСФСР, депутат **Сидоров П. М.** (Новосокольнический округ, Великолукская область), депутат **Цыремпилон Д. Ц.** (Улан-Удэнский округ, Бурят-Монгольская АССР), депутат **Цветкова В. С.** (Фурмановский округ, Ивановская область).

На этом третье заседание Верховного Совета РСФСР закрывается.

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ
о заседании Верховного Совета РСФСР 6 июля 1950 года

6 июля, в 11 часов утра, в Кремле, в Большом Кремлевском Дворце, состоялось четвертое заседание Верховного Совета РСФСР.

Председательствует Председатель Верховного Совета РСФСР депутат **М. П. Тарасов.**

В порядке дня — обсуждение доклада о Государственном бюджете РСФСР на 1950 год и об исполнении Государственного бюджета РСФСР за 1949 год.

В прениях выступили: депутат **Николаев К. К.** (Ревдинский округ, Свердловская область), депутат **Алехин Д. И.** (Советский округ, Курская область), депутат **Малеев М. Г.** (Курский городской округ, Курская область), депутат **Мавлютова М. З.** (Альшеевский округ, Башкирская АССР), депутат **Горнов Н. А.** (Куйбышевский округ, Амурская область), **Максимов А. И.** — Министр сельского хозяйства РСФСР, депутат **Воронов Г. И.** (Читинский городской округ, Читинская область), депутат **Русин М. Д.** (Сарапульский округ, Удмуртская АССР), депутат **Перцев М. А.** (Златоустовский городской округ, Челябинская область), **Профферансов Д. П.** — Министр коммунального хозяйства РСФСР, депутат **Шиловцев С. П.** (Ленинский округ, гор. Куйбышев), депутат **Соколов А. Г.** (Демидовский округ, Смоленская область).

На этом четвертое заседание Верховного Совета РСФСР закрывается.

Советский народ голосует за мир!

Силы мира непобедимы

Речники Московско-Окского бассейна с большим воодушевлением подписываются под Воззванием Постоянного Комитета Всемирного Конгресса сторонников мира. Своими подписями они демонстрируют свою готовность отстоять мир во всем мире, выражают беспредельную преданность партии и правительству, вождю советского народа великому Сталину.

Многолюдный митинг состоялся в Рязанских судоремонтных мастерских управления пути. На трибуне стахановец электросварщик тов. Федоров:

— Советский народ осуждает враждебный акт агрессии, предпринятый правительством США против Кореи. Мы требуем прекращения вооруженной интервенции. Мы будем неустанно бороться за мир во всем мире. Будем трудиться для укрепления могущества своего Отечества. Я с радостью подписываюсь под Воззванием и обязуюсь за оставшиеся полгода выполнить 11 месячных норм.

Тов. Федорова горячо поддержал слесарь стахановец тов. Демин. Он дал слово ежемесячно выполнять по две нормы.

Участник Великой Отечественной войны, производитель работ по капитальному ремонту флота тов. Калашников рассказал о том, какие страдания и разрушения несет война.

— Мы, советские люди, — сказал тов. Калашников, — не допустим войны. Я с радостью подписываюсь под Воззванием о мире.

Многолюдные митинги и собрания прошли в Касимове — крупнейшей пристани бассейна. Речники единодушны в своем решении отстоять дело мира.

С исключительным под'емом подписывается под Стокгольмским Воззванием плавсостав флота. На пароходах «Советский полярник», «Тельман», «20-й МЮД», «Мичурин», «Коккинаки» и многих других судах экипажи дружно подписываются под Воззванием.

Гневный протест

В заводском парке собрались рабочие, служащие и инженерно-технические работники Семипалатинского судоремонтного завода. Движимые единым порывом за мир, они пришли сюда, чтобы выразить свою волю: поставить под Стокгольмским Воззванием свои подписи, заявить гневный протест поджигателям войны.

Все выступившие на митинге единодушно высказались за поддержание решения Советского комитета защиты мира и выразили желание подписать Стокгольмское Воззвание.

С большим под'емом участники собрания приняли приветствие вождю народов товарищу Сталину.

В течение одного дня все рабочие судоремонтного завода поставили свои подписи под Воззванием сторонников мира.

СЕМИПАЛАТИНСК (по телеграфу).

Крепить мощь советской державы

С огромным энтузиазмом астраханские речники откликнулись на решение пленума Советского Комитета защиты мира о проведении сбора подписей под Стокгольмским Воззванием Постоянного Комитета Всемирного конгресса сторонников мира. На всех предприятиях и в учреждениях проходят многолюдные митинги, собрания, которые повсеместно выливаются в мощную демонстрацию преданности делу мира, великому вождю и организатору борьбы за мир — товарищу Сталину.

Токарь-стахановец завода им. Сталина тов. Ложкин сказал:

— Нам дорог мир, поэтому я с большой радостью подписываюсь под Воззванием о запрещении атомного оружия. Своим трудом я буду бороться за мир, крепить могущество нашей Родины.

С большой активностью проходит обсуждение Заявления Верховного Совета СССР и решения Советского Комитета защиты мира и сбор подписей среди команд судов Волготанкера. Команда танкера «Печенег» прислала радиограмму, в которой пишет:

«Мы гордимся тем, что наша великая Родина стоит в авангарде прогрессивных сил, борющихся за мир во имя счастья всего человечества. С горячей любовью к нашей большевистской партии и дорогому товарищу Сталину — великому борцу за мир — мы ставим свои подписи под Стокгольмским Воззванием Всемирного Комитета сторонников мира и требуем безусловного запрещения атомного оружия. Силы мира непобедимы».

АСТРАХАНЬ (по телеграфу).

Единодушие

Заводской гудок известил об окончании рабочего дня. Просторное помещение сборочного цеха завода «Старый бурлак» заполняется рабочими, служащими и инженерно-техническими работниками завода.

Многолюдное собрание открыл председатель завкома тов. Разумков:

— Весь советский народ единодушно одобряет Заявление Верховного Совета СССР о солидарности с предложениями Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира. Заявление Верховного Совета СССР является ярким выражением стремления трудящихся нашей Родины к миру.

Слово берет заместитель главного технолога завода тов. Мальцев:

— Многие из присутствующих здесь, — говорит он, — пережили две мировые войны. Мы хорошо знаем их ужасы. Империалисты Америки, Англии и других стран снова хотят ввергнуть мир в войну, но мы не хотим этого. Мы ненавидим поджигателей войны и боремся за прочный мир во всем мире.

Один за другим подходят участники собрания к столу, где производится сбор подписей под Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира. Только за один час было собрано более 700 подписей.

г. МОЛОТОВ (по телеграфу).

Воля советского народа

С огромным воодушевлением встретили коломенские речники Заявление Верховного Совета СССР о поддержке Стокгольмского Воззвания Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

— Верховный Совет СССР, — сказал в своем выступлении работник пристани тов. Коновалов, — выразил волю всего советского народа. В ответ на происки поджигателей войны мы будем еще самоотверженнее трудиться, еще теснее сплотим свои ряды вокруг большевистской партии, советского правительства и знаменосца мира во всем мире Иосифа Виссарионовича Сталина.

На всех судах в эти дни царит небывалый под'ем. Значительно повысили производительность труда ремонтники мастерских. Токарь тов. Ануфриев, столяр тов. Бузукин и многие другие перевыполняют сменные задания более чем в полтора раза. Отлично несут службу команды пассажирских пароходов «1 Мая», «Сигнальщик», «Волгогрэс».

Выше темпы перевозок!

Передовой отряд речников — руслановцы и бурлаковцы прилагают немало усилий для того, чтобы досрочно и с наилучшими показателями выполнить навигационный план перевозок. В борьбе за план лучшие люди речного транспорта показывают образцы стахановского труда, продолжают совершенствовать методы судовождения.

Капитан Григорьев проводит невиданный в условиях Волги плот об'емом в 60 тысяч кубометров. Капитан Ключарев впервые на Каме берет на гак плот размером в 32 тысячи кубометров. В трудных условиях Белой капитан Топаев систематически водит по три баржи с грузом свыше 11 тысяч тонн.

Инициатива новаторов подхватывается десятками других судоводителей. Подлинно стахановская работа отдельных судов позволила в ряде пароходств создать регулярные руслановские линии.

Неисчерпаем творческий порыв передовиков, стремящихся работать только высокопроизводительными методами. Однако, несмотря на рост числа руслановских судов, речной транспорт в целом с планом перевозок в июне не справился. Оказалось невыполненным и задание второго квартала 1950 года как по тоннам, так и по тонно-километрам.

В чем основные причины невыполнения плана перевозок?

В большинстве пароходств не возглавили инициативы руслановцев, не создали нормальных условий для работы стахановцев флота. В Днепровском пароходстве только треть судов выполнила свои планы, а руслановские обязательства — лишь одна седьмая часть. Почти такое же положение в Северо-Западном, Камском и Волжском грузовом пароходствах.

Производительная работа флота немыслима без строгого соблюдения графика движения, без ритмичности. Между тем, в ряде крупных пароходств график движения грубо нарушается, а кое-где — игнорируется. Так, за июнь в Северо-Западном пароходстве по графику отправлена лишь треть судов, а в пункты назначения прибыла по графику только одна четверть. Неблагополучно с внедрением графика и в Волжском грузовом, Шекснинском, Енисейском и некоторых других пароходствах.

Дезорганизует работу флота по графику и то, что во многих пароходствах продолжают действовать порочными методами, когда в последние дни месяца, после продолжительной раскачки, флот буквально выталкивается из пунктов погрузки и выгрузки. Такая штурмовщина была в конце мая. Произошла она и в конце июня. За один день, 30 июня пароходствами министерства отправлено грузов в три раза больше средней нормы. В этот день пароходства Волготанкер и Камское отправили четырехдневную норму груза, Северное и канала Москва—Волга пароходства — трехдневную норму.

Особо следует подчеркнуть «работу» Енисейского пароходства, где за последний день месяца «сделана» треть всего месячного плана. В этом повинно не только пароходство и его начальник, но и грузоотправитель, который до последних дней не пред'являл к отправке большого количества древесины в плотах.

Тесный контакт с клиентурой — важное условие нормальной работы пароходств. Но почему клиентура пред'являет значительную часть груза именно в последний день отчетного месяца, а не раньше и не позже? Этот вопрос — далеко не праздный. В практике работы пароходств немало случаев, когда речники требуют от клиента соблюдения технических норм при сдаче груза к буксировке. Клиент очень часто эти нормы не выполняет. В конце же месяца, когда речники видят, что их план проваливается, берут от клиента любой груз, невзирая на нарушения стандарта.

В отношении нерадивой клиентуры пароходства должны проводить твердую политику. Действуя через местные партийные и советские органы, они обязаны, не дожидаясь конца месяца, добиваться пред'явления грузов в срок и с соблюдением технических нормативов.

Какими бы благими мотивами не руководствовались начальники пароходств, но принимать от клиентуры грузы, подготовленные к буксировке с нарушением договорных правил, не следует. К сожалению, такие ненормальности имеют место во взаимоотношениях с клиентурой в Камском, Северном, Енисейском и многих других пароходствах.

Срыв графика и ненормальные взаимоотношения с отправителями послужили одной из основных причин невыполнения июньского плана перевозок.

Слабый контроль диспетчерского аппарата за продвижением судов в пути, пачкообразность их подачи в пункты погрузки и выгрузки заведомо предопределяли огромные простои судов, нарушение норм оборота флота и, в первую очередь, тоннажа.

Одной из главных причин срыва норм оборота флота являются простои судов. В прошлом году многие порты и пристани хорошо обслуживали флот, бо́льшую часть судов обрабатывали в срок и досрочно. В этом году портовики обрабатывают флот гораздо хуже, чем в прошлом году. Достаточно сказать — ведущий Горьковский порт, явившийся в прошлом году инициатором организации скоростной обработки судов, ныне обрабатывает в срок и досрочно лишь одну треть флота. Такое же положение в портах Щербаковском, Куйбышевском, Саратовском, Сталинградском, Астраханском, Ленинградском и Молотовском.

В этом вина не только портовиков, но и движенцев, которые, нарушая график движения, отправляли в рейсы караваны без соблюдения расписаний. Следовательно, срыв работы флота по графику движенцами и портовиками, задерживающими суда сверх всяких нормативов, в огромной мере повлиял на срыв плана перевозок в самый ценный полноводный период навигации.

Следует отметить, что начальник Главцентрофлота тов. Ромащенко и его заместители не принимают решительных мер для ликвидации непроизводительных простоев флота в портах и пристанях в подведомственных главку пунктах.

Огромные простои флота в портах и пристанях на сегодня являются основным пороком в работе речного транспорта. Этот порок речники обязаны совместными усилиями плавсостава и работников берега ликвидировать в кратчайший срок. Выполнение портами и пристанями судо-суточных норм, планов технологического процесса — обязательное условие высокопроизводительной работы флота.

Всем речникам сейчас известно, что порты и пристани, причалы клиентуры являются очагами простоев флота. Три месяца тому назад заместитель министра тов. Вахтуров и начальник Центрального отдела перевозок тов. Тчанников издали очень хорошие документы о борьбе с простоями, но ни тов. Вахтуров, ни тов. Тчанников не ведут должной борьбы за действенность этих документов, не контролируют их исполнение. Поэтому очень важный приказ № 49, по существу, ныне совершенно забыт линейными работниками. А реализация этого приказа — важнейший этап в коренном изменении работы флота. Большая доля вины за невыполнение плана второго квартала ложится и на путейских работников. С трибуны IV пленума Центрального Комитета профсоюза речников тов. Григорьев — известный капитан волжского плотовода «С. Киров» — пред'явил серьезные требования к путейцам, которые не обеспечивают нормального продвижения караванов. Не везде на Волге, важнейшей магистрали страны, поставлены знаки, способствующие безаварийной проводке караванов. Например, на Рыбном перекате — этом очаге аварийности — тов. Цыбин, начальник Волжского бассейнового управления пути, несмотря на неоднократные предложения судоводителей, не может навести порядок. Именно здесь, на этом перекате, суда задерживаются, нарушая сроки, данные в планах-приказах.

Третий квартал речники начали неудовлетворительно. Достаточно сказать, что за первую пятидневку план выполнен всего лишь в размере половинной нормы. Это вызывает законную тревогу за судьбу перевозок. Только на основе подлинно действенного руководства руслановским движением, настойчивым внедрением графика движения флота, увязанным с деятельностью портов и пристаней, речники могут и должны в этом квартале не только выполнить, но и перевыполнить задания по перевозкам, ликвидировать долг стране.

К решению этой задачи должно быть приковано все внимание хозяйственников, командиров флота и берега, политотделов, партийных и профсоюзных организаций речного транспорта.

В Министерстве Иностранных Дел СССР

Министерством Иностранных Дел СССР 4 июля была получена от Посольства США нижеследующая нота:

«Посол Соединенных Штатов Америки свидетельствует свое уважение Министру Иностранных Дел Союза Советских Социалистических Республик и в соответствии с инструкциями имеет честь поставить в известность Министра о том, что Президент Соединенных Штатов Америки, поддерживая просьбу Совета Безопасности Организации Об'единенных Наций о предоставлении Корейской Республике помощи, чтобы отразить вторжение северокорейских захватчиков и восстановить мир в Корее, отдал приказ об установлении морской блокады корейского побережья. Эта блокада устанавливается немедленно».

6 июля МИД СССР направил Посольству США ноту следующего содержания:

«Министерство Иностранных Дел Союза Советских Социалистических Республик подтверждает получение ноты Посольства от 4 июля с. г. и по поручению Советского Правительства имеет честь заявить следующее.

В указанной ноте Посольство сообщает, что Президент Соединенных Штатов Америки отдал приказ об установлении морской блокады корейского побережья со ссылкой на резолюцию Совета Безопасности по корейскому вопросу.

Советское Правительство в своем ответе от 29 июня на обращение Генерального Секретаря Организации Об'единенных Наций г-на Трюгве Ли уже заявило, что указанная резолюция Совета Безопасности по корейскому вопросу, принятая в нарушение Устава ООН, не имеет законной силы и, следовательно, не может служить законным основанием для проведения каких бы то ни было мероприятий в отношении Кореи и в том числе для установления морской блокады Кореи.

Блокада Кореи представляет собой новый акт агрессии. Эта блокада столь же несовместима с принципами Об'единенных Наций, как и вся вооруженная интервенция Соединенных Штатов в Корее.

Вследствие вышеизложенного Советское Правительство будет считать Правительство Соединенных Штатов Америки ответственным за все последствия этого акта и за весь ущерб, который может быть причинен интересам Советского Союза в связи с проведением упомянутой блокады».

В Советском комитете защиты мира

В Советский комитет защиты мира поступили данные о развернувшейся в СССР с 30 июня кампании сбора подписей под Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира о запрещении атомного оружия.

Сообщения из союзных республик, краев и областей показывают, что советские люди горячо откликнулись на призыв Постоянного комитета поставить свои подписи под Стокгольмским Воззванием.

В городах и селах проходят многолюдные собрания трудящихся, посвященные подписанию Стокгольмского Воззвания. Единодушно одобряя Заявление Верховного Совета СССР и подписывая Воззвание о запрещении атомного оружия, советские люди полностью поддерживают мирную сталинскую внешнюю политику Советского правительства и выражают свою солидарность со всеми сторонниками мира во всех странах.

Под Воззванием о запрещении атомного оружия ставят свои подписи рабочие и работницы, ученые, деятели советской литературы и искусства, крестьяне и крестьянки, учащиеся вузов и техникумов, служащие советских учреждений, работники промысловой и сельской кооперации, домашние хозяйки, служители культов.

По данным, полученным с мест, за период с начала кампании, т. е. с 30 июня по 5 июля, под Стокгольмским Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира подписалось 56.807.705 советских граждан.

Под Воззванием Постоянного комитета подписались рабочие, мастера, инженеры и техники крупнейших предприятий Москвы, Ленинграда, Киева, Баку, Сталинграда, Свердловска и других промышленных центров страны. Подписываясь под Воззванием, они берут на себя обязательства повысить производительность труда и перевыполнить производственные планы.

Начинает широко развертываться сбор подписей под Воззванием о запрещении атомного оружия в колхозах, совхозах и МТС страны. Подписывая Воззвание, колхозники, комбайнеры, трактористы обязуются отлично провести уборку, дать больше хлеба стране и тем самым внести свой вклад в дело защиты мира во всем мире.

В сборе подписей под Воззванием о запрещении атомного оружия активное участие принимают общественные организации Советского Союза: профсоюзы, молодежные и женские организации, добровольные общества.

Проводя сбор подписей под Воззванием Постоянного комитета, общественные организации развертывают раз'яснительную работу среди трудящихся: на предприятиях, в колхозах, совхозах и МТС, на собраниях по местожительству трудящихся регулярно проводятся беседы, устраиваются доклады и лекции по вопросам международного положения и борьбы за мир.

С большим под'емом проходит сбор подписей под Воззванием в столице СССР г. Москве, где под Воззванием уже подписалось 2.687 тыс. чел. В Ленинграде под Воззванием поставили свои подписи 1.300 тыс. чел., в г. Киеве — 437 тыс. чел., в Баку — 405 тыс. чел., Тбилиси — 264 тыс. чел., Свердловске — 323 тыс. чел., Одессе — 256 тыс. чел., Сталинграде — 168 тыс. чел., Горьком — 248 тыс. чел.

Сбор подписей продолжается. Развернувшаяся в стране кампания по сбору подписей под Воззванием о запрещении атомного оружия превратилась в мощную всенародную демонстрацию готовности советских людей отстоять дело мира и международной безопасности.

Руки прочь от Кореи!

Над Кореей —
сражений ночь,
стаи коршунов
в небе реют...
Клич над миром
все громче:
— Руки
прочь
от Кореи!

«Без пожарищ
мне жить невмочь!» —
Трумэн тешится,
руки грея...
Негодуют народы:
— Руки
прочь
от Кореи!

— Ложью
головы нам
не морочь,
посылая в бой батареи!
Гневно требуем:
— Прочь!
— Прочь!
— Прочь!
руки от Кореи!

— А не то
болтаться точь в точь,
как и гитлеровцам —
на рее!
Нет пощады убийцам!
— Руки
прочь
от Кореи!

— Нашей силы — не превозмочь!
Мирным людям
в беде помочь
лагерь Мира
спешит скорее!
Это
клич миллионов:
— Руки
прочь
от Кореи!..

М. ВЕРШИНИН.

IV пленум ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

Вчера закончил свою работу продолжавшийся три дня IV пленум ЦК профсоюза рабочих речного транспорта.

Пленум заслушал доклад министра речного флота тов. Шашкова о дальнейшем развитии руслановско-бурлаковского движения и мерах, обеспечивающих выполнение плана перевозок каждым судном, доклад заведующей отделом социального страхования ЦК профсоюза тов. Захаровой об исполнении бюджета Государственного страхования за 1949 год и утверждении бюджета на 1950 год, доклад секретаря ЦК профсоюза тов. Ярош об исполнении профсоюзного бюджета за 1949 год и утверждении бюджета на 1950 год.

По докладам развернулись оживленные прения.

По докладу тов. Шашкова записалось 24 и выступило 18 человек: Тов. Каймов (начальник политотдела Волжского грузового пароходства), тов. Морев (председатель Днепровского баскомреча), тов. Григорьев (капитан парохода «Киров»), тов. Литвиненко (начальник Киевского порта), тов. Мизютин (председатель Средневолжского баскомреча), тов. Букаев (капитан парохода «Руслан»), тов Баширских (председатель Вятского баскомреча), тов. Ершов (председатель Камского баскомреча), тов. Белинский (председатель Восточносибирского баскомреча), тов. Цветков (начальник Политуправления министерства), тов. Бурлаков (механик теплохода «В. Чкалов»), тов. Великанов (председатель Московско-Окского баскомреча), тов. Захаров (председатель Нижнеиртышского баскомреча), тов. Носовский (начальник Западного порта Москвы), тов. Ильичев (шкипер баржи «Ока»), тов. Козткин (председатель ЦК профсоюза).

По докладам тт. Захаровой и Ярош выступили: тов. Гулькин (председатель Доно-Кубанского баскомреча), тов. Матвеев (начальник Водлечсанупраления), тов. Скворцов (председатель Шекснинского баскомреча), тов. Самохоткин (заведующий орготделом ЦК профсоюза), тов. Ярославцев (председатель Верхневолжского баскомреча), тов. Кузнецов (член ревизионной комиссии ЦК профсоюза) и др. Пленум утвердил в качестве технических инспекторов ЦК союза следующих товарищей: тов. Воронкова (Средневолжский бассейн), тов. Плотицина (пароходство канала Москва—Волга), тов. Черняева (Московско-Окский бассейн), тов. Андрейченко (Верхнеиртышский бассейн), тов. Мойсейчук (Западнодвинский бассейн), тов. Кравченко (Управление канала Москва—Волга), тов. Лешуков (Енисейский бассейн), тов. Дьячек (Западносибирский бассейн), тов. Ступанский (Днепровский бассейн).

По всем докладам пленум принял развернутые решения.

С большим под'емом участники пленума приняли письмо великому вождю народов товарищу Сталину.

Отчет о пленуме будет опубликован в следующем номере газеты.

О ДАЛЬНЕЙШЕМ РАЗВИТИИ РУСЛАНОВСКО-БУРЛАКОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ И МЕРАХ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА ПЕРЕВОЗОК КАЖДЫМ СУДНОМ

Из доклада министра речного флота СССР тов. Шашкова на IV пленуме ЦК профсоюза речников

— За годы послевоенной сталинской пятилетки, — говорит тов. Шашков, — речной транспорт нашей страны добился известных успехов, явившихся результатом роста творческой активности широких масс речников, результатом неустанной заботы партии, правительства и лично товарища Сталина о дальнейшем под'еме и развитии речного транспорта.

В завершающем году послевоенной сталинской пятилетки перед советскими речниками поставлены большие и ответственные задачи. Об'ем перевозок в целом должен возрасти по тоннам почти на 20,9 проц. и по тонно-километрам на 24,8 проц. А если взять сухогрузы, то годовой об'ем их в тоннах больше на 25 проц., чем в 1949 году, а по третьему кварталу — на 29 проц. больше. План переработки грузов в портах в третьем квартале на 28 проц. превышает фактическую переработку в том же квартале прошлого года.

Чтобы справиться с повышенными против прошлого года заданиями, необходимо улучшить всю нашу работу и поднять на еще более высокую ступень социалистическое соревнование на речном транспорте.

Соревнование стало одной из движущих сил социалистического общества. В годы послевоенной пятилетки соревнование стало еще более массовым, обогатившись новым содержанием, новыми яркими формами неиссякаемой инициативы трудящихся.

— Речной транспорт, — говорит тов. Шашков, — также богат замечательными начинаниями. С окончанием войны на речном транспорте начали широко практиковаться киселевские методы. В 1947 году механик теплохода «Валерий Чкалов» пароходства канала Москва—Волга тов. Бурлаков в содружестве с инженерно-техническими работниками тт. Алферьевым, Коховым и другими положил начало новому движению, заслуженно получившему название бурлаковского.

Тов. Бурлаков смело выступил против укоренившейся на речном транспорте традиции ежегодно в обязательном порядке давать зимой каждому судну текущий заводской ремонт, разбирая все механизмы. Он добился постановки своего судна на зимний отстой в отличном техническом состоянии.

Почин столичного механика быстро нашел своих последователей на флоте. И это не было случайным явлением. Оно об'ясняется техническим ростом плавающего состава, который к тому моменту в своем большинстве уже владел второй судоремонтной специальностью и накопил опыт ремонта судов во время навигации киселевскими методами.

Уже через год после выступления тов. Бурлакова со своим предложением — работать две навигации без зимнего ремонта — в 1948 году его методы применялись на 560 самоходных и на 230 несамоходных судах.

Следует, однако, подчеркнуть, что не все эти суда были оставлены в зиму 1948—1949 гг. без заводского ремонта. Часть из них была комиссиями отведена в виду недостаточного ухода за механизмами во время навигации.

1949 год дал новый рост бурлаковского движения. В прошлом году обязались работать по-бурлаковски команды 927 самоходных судов и 681 несамоходного судна. Отсев при постановке судов на зимний отстой оказался значительно меньшим. Это свидетельствовало о том, что бурлаковское движение стало развиваться не только вширь, но и вглубь.

Благодаря бурлаковскому движению речной транспорт сэкономил за последние два года около 46 миллионов рублей государственных средств.

Новые методы технической эксплоатации судов прочно вошли в практику работы речного флота. Наши заводы, частично разгрузившись от текущего ремонта флота, смогли за последние годы в бо́льшем об'еме выполнять задания по среднему, капитальному и восстановительному ремонту флота, повышая тем самым техническое состояние судов.

Правительство высоко оценило народнохозяйственное значение новых методов технической эксплоатации флота и присвоило инициаторам внедрения бурлаковских методов почетное звание лауреатов Сталинской премии.

Имеется, однако, еще много судов, на которых бурлаковские методы не применяются, а кое-где применяются формально. Слабо охвачен бурлаковским движением несамоходный флот, хотя техническое состояние именно этого флота нуждается в скорейшем улучшении.

В последнее время в наших портах стахановцы также начали применять бурлаковские методы на перегрузочных механизмах и добились определенных успехов.

Одной из важнейших задач, решение которой обеспечит широкое развитие бурлаковского движения, является серьезное улучшение снабжения нашего флота сменными и запасными деталями и особенно мерительным и судовым инструментом.

Тов. Шашков указывает, что главные управления министерства за последнее время несколько ослабили внимание к развитию бурлаковского движения, не занимаются анализом его состояния как в отдельных пароходствах, так и в целом по главку, не дают надлежащей оценки работы пароходств в этой области.

В пароходствах Главцентрофлота насчитывается бурлаковских самоходных судов (по мощности) только 24,5 проц. к общему составу, в пароходствах Главсеверофлота и Главвостока — около 27 проц. и по Главводпути — лишь 17 проц. Несколько лучше положение в Главюгофлоте, где по мощности 42 проц. самоходных судов — бурлаковские.

— В процессе технического перевооружения речного транспорта, — продолжает тов. Шашков, — растут наши люди. Они расширяют и углубляют свои знания, борются за повышение культуры технической эксплоатации флота. В эту борьбу за повышение культуры производства включились и работники берега, в частности промышленных предприятий.

Всем известно начинание коллектива Астраханского завода им. Ленина, вот уже второй год осуществляющего практику гарантирования удлинения срока службы деталей, узлов и механизмов, а также целых судов на основе применения передовых технологических процессов и освоения новой техники.

Следуя примеру коллектива завода им. Ленина, промышленные предприятия Главцентрофлота в период зимнего судоремонта 1949—1950 гг. выдали гарантированные обязательства свыше чем на 20 тысяч ответственных деталей и механизмов и на 340 самоходных и 400 несамоходных судов.

Развитие практики гарантирования повысило качество судоремонта, в результате чего только по промпредприятиям Главцентрофлота была достигнута экономия средств около 7 миллионов рублей.

Поддержав почин завода им. Ленина, Главцентрофлот не проявил, однако, настоящей заботы о широком его развитии и распространении на всех предприятиях своих пароходств. Плохо применяется метод гарантийного ремонта на таких предприятиях Главцентрофлота, как заводы Заозерский, им. Куйбышева, им. Жданова, Шиморский, Хлебниковские мастерские. Неудовлетворительно внедряется почин завода им. Ленина на предприятиях Главречпрома.

Главная задача состоит в том, чтобы промышленные предприятия быстрее и настойчивее внедряли новую технологию, подняли организацию производства на такой уровень, при котором флот, эксплоатируемый бурлаковскими методами, обеспечивался бы в достаточном количестве сменно-запасными частями, чтобы сроки службы деталей, выпускаемых заводами, были удлинены вдвое — втрое против существующих.

Надо добиться такого положения, при котором команда в период навигации не занималась бы ремонтом судна кустарными методами, а при необходимости только заменяла бы износившиеся детали готовыми, высококачественными деталями, изготовленными на заводах.

Далее тов. Шашков переходит к вопросам развития руслановского движения.

— Руслановское движение, зародившееся в 1948 году, — говорит тов. Шашков, — помогло вскрыть огромные резервы в хозяйстве речного транспорта. Оно явилось решающим фактором в деле улучшения работы флота, особенно в борьбе с простоями, за ускорение оборота судов. Инициаторы этого движения также удостоены высокого звания лауреатов Сталинской премии.

Методы работы команды парохода «Руслан» оказались понятными и доступными широким массам речников на всех реках Советского Союза.

В навигацию 1948 года, в год зарождения руслановского движения, руслановскими методами работали команды 625 судов, а сейчас эти методы восприняли коллективы более 3.000 судов.

Почин «Руслана» оказал большое влияние и на улучшение работы портов, а также путейского хозяйства.

С 1949 года перешли на работу по стахановским методам коллективы всех крупнейших портов и пристаней, а в путейском хозяйстве — коллективы большинства землечерпательных снарядов.

Последователи «Руслана» подошли к использованию его почина творчески. Они разрабатывали стахановские планы и организационно-технические мероприятия с учетом особенностей своего бассейна. Проведенная министерством в феврале 1949 года Всесоюзная конференция руслановцев сыграла большую роль в обмене руслановским опытом и дальнейшем развитии этого замечательного движения.

Важная черта в работе руслановских судов — борьба за увеличение скоростей движения при повышенных нагрузках. Благодаря этому, а также в результате уплотнения времени большинства транспортных операций руслановцами производительность флота в 1949 году значительно превзошла не только производительность, достигнутую в 1948 году, но и производительность довоенного 1940 года и уровень ее, запланированный пятилетним планом на 1950 год.

В 1949 году производительность тяги при буксировке сухогрузных барж была на 20 проц., а сухогрузного тоннажа в полтора раза выше, чем в довоенном 1940 году.

Технические скорости движения сухогрузного тоннажа возросли при движении вверх с 89 км/сутки в 1940 г. до 94 км/сутки в 1949 году, а вниз, соответственно, с 155 км/сутки до 176 км/сутки.

Массовое развитие руслановского движения на флоте выявило не только большие резервы, имеющиеся на речном транспорте, но и обнажило серьезные недостатки в работе береговых организаций.

С целью улучшения диспетчерского руководства работой флота и портов и дальнейшего развития руслановского движения министерство провело в феврале 1950 года Всесоюзную производственно-техническую конференцию, которая разработала мероприятия по улучшению организации движения судов по графику, внедрению передовых методов руководства движением флота и обработки его в портах и на рейдах.

Характеризуя работу руслановцев в текущую навигацию, тов. Шашков отмечает широкое распространение буксировки большегрузных возов, в частности спаренных плотов. Заслуживают внимания достижения волжского парохода «С. Киров» (капитан тов. Григорьев), камского парохода «Генерал Ватутин» (капитан тов. Ключарев), северодвинского парохода «Павлин Виноградов» (капитан лауреат Сталинской премии тов. Брюхов).

Достижения руслановцев позволили утвердить на 1950 год графики движения флота с сокращенными оборотами. Например, оборот флота на соляной линии Владимировка—Горький, об'явленной коллективом волжских речников руслановской, сокращен на сутки. Также уплотнен график движения на линии Киев—Днепропетровск и других.

В нынешнюю навигацию по инициативе волжских диспетчеров развернулось соревнование командиров движения с коллективами судов за своевременное продвижение возов и доставку грузов. В Волжском грузовом пароходстве сквозная смена старших диспетчеров тт. Солодкого и Тумбинского, завоевавшая в мае первенство среди других сквозных смен, обеспечила пропуск без остановки 96 караванов и сэкономила 480 судо-часов под техническими операциями.

В Московско-Окском пароходстве на участке Трудкоммуна—Щурово старшие диспетчеры тт. Мыльников и Блыскин обеспечили отправление по графику всех 130 возов и прибытие по графику 95 проц. возов.

Ценен опыт работы диспетчеров Куйбышевского эксплоатационного участка пароходства Волготанкер. Диспетчеры этого участка обязались снизить простои флота на 20 проц. против 1949 года и в этой области добились уже известных успехов.

Руслановское движение нашло горячий отклик и среди команд пассажирского флота. В текущую навигацию по инициативе капитана волжского теплохода «25 Октября» депутата Верховного Совета СССР тов. Торсукова зародилось соревнование за образцовую пассажирскую линию. Такое соревнование имеет огромное значение, и мы должны всемерно развивать его.

Наряду с этими положительными факторами в развитии руслановского движения имеется ряд крупных недостатков в руководстве им, которые мешают руслановцам выполнять свои обязательства.

К числу таких недостатков следует отнести прежде всего неупорядоченность оперативного планирования работы судов и портов. Часто работа порта не увязывается с графиком движения флота и наоборот. В результате — пачкообразная подача груженых судов, простои их в ожидании разгрузки.

Тов. Шашков останавливается на факте неправильной корректировки судовых планов на Северной Двине и Енисее.

— Случай, имевший место в мае текущего года в Северном пароходстве, — говорит он, — можно квалифицировать как опошление руслановского движения, допущенное начальником пароходства тов. Мордановым при прямом попустительстве начальника политотдела тов. Парфенова и председателя баскомреча тов. Лушникова.

Дело в том, что на Северной Двине судовые команды составили свои стахановские обязательства на основе полученных от пароходства апреле-майских планов, рассчитанных на предполагаемый рабочий период. Но навигация в Северном бассейне открылась раньше, стало быть, рабочий период удлинился. Вместо того, чтобы своевременно изменить задания судам и мобилизовать команды на борьбу за выполнение увеличенных планов, руководители пароходства произвели корректировку первоначальных заданий в последние дни мая.

Когда по истечении месяца были подведены итоги работы, то оказалось, что команды многих судов не выполнили не только свои социалистические обязательства, но и пересмотренные пароходством с опозданием производственные планы.

Тов. Шашков заявил, что неправильное решение Северного пароходства отменено им и что министерство разработало специальную инструкцию о судовом планировании.

Далее министр останавливается на качестве самих стахановских планов судов. За последнее время качество этих планов безусловно улучшилось. Они стали полнее, конкретнее. Однако во многих случаях обязательства не подкрепляются техническими и экономическими расчетами, не указываются конкретные мероприятия для выполнения того или иного обязательства. Иногда дело доходит до прямого извращения самой идеи стахановского плана, когда такой план составляют... в пароходстве. Так одно время происходило в Северо-Западном и Енисейском пароходствах.

Анализ работы флота показывает, что основной причиной невыполнения многими судами производственных планов и обязательств является неудовлетворительная работа портов и диспетчерского аппарата. Простои судов под погрузкой и выгрузкой, в ожидании этих операций, неправильное формирование возов, нераспорядительность диспетчеров, пачкообразное движение, серьезные дефекты в судовом планировании зачастую сводят на-нет все усилия руслановцев, срывают их обязательства. Простои в портах «с'едают» экономию времени, достигнутую руслановцами в пути. **Решительное улучшение работы портов-пристаней и командования флотом — важнейшее условие дальнейшего развития речных перевозок.**

Говоря о неудовлетворительных итогах выполнения плана перевозок второго квартала, тов. Шашков подчеркивает, что в результате отсутствия действенного контроля за графиком движения со стороны эксплоатационно-диспетчерского аппарата имели место серьезные срывы в работе флота. Особенно плохо соблюдался график отправления и прибытия судов в Северо-Западном, Волжском грузовом, Шекснинском, Днепровском и Нижнеиртышском пароходствах.

Хотя аварийность в целом за полугодие несколько снизилась, однако имеется ряд пароходств, допустивших резкий ее рост. Особенно неблагополучно в этом отношении в Енисейском, Западносибирском, Неманском и Волжском грузовом пароходствах.

Министерством недавно издан приказ о мероприятиях по борьбе с аварийностью. Руководители пароходств предупреждены, что работа пароходства будет оцениваться в зависимости от того, как оно из месяца в месяц снижает аварийность, как оно борется за укрепление дисциплины и слаженность всех звеньев.

Одной из главнейших причин все еще высокой аварийности на речном флоте является слабая политико-воспитательная работа среди наших кадров. Для того, чтобы дальше развивать замечательное руслановское движение, надо политотделам и профсоюзным организациям не дублировать и не подменять хозяйственников, как это иногда бывает, а все свое внимание сосредоточивать на улучшении политико-массовой работы, ибо в этом прежде всего и должна выражаться их помощь хозяйственникам в руководстве руслановским движением. Между тем, некоторые бассейновые комитеты профсоюза, как, например, Среднеазиатский (председатель тов. Прасолов), Волготанкера (председатель баскомреча тов. Севринов), Средневолжский (председатель тов. Мизютин), Бельский (председатель тов. Тверяков), Днепровский (председатель тов. Морев), крайне недостаточно и неконкретно руководят социалистическим соревнованием.

Тов. Шашков обращает особое внимание на недостатки в работе портов. В навигацию текущего года основные порты и пристани разработали стахановские планы, которые предусматривают дальнейшее внедрение передовых методов крановщиков-скоростников Сычева, Пименова, Потеряйко, Иванова и др., мобилизацию внутренних резервов портов. Однако основные порты-пристани не только не выполняют взятых по стахановским планам обязательств, но и не справляются с установленными заданиями по погрузке-выгрузке, а также по обработке судов. Флот длительное время простаивает у причалов и на рейдах, в результате чего срываются графики движения.

Особенно неудовлетворительно обслуживается флот в Молотове (начальник порта тов. Жилин), Саратове (начальник порта тов. Горбачев), Куйбышеве (начальник порта тов. Фролов), Котласе (начальник порта тов. Быков).

В 1949 г. Горьковский и другие основные порты Волги были передовиками соревнования. На Волге зародилась скоростная обработка флота по методу тов. Сычева. Но, успешно реализовав планы 1949 года, волгари, очевидно, успокоились и не сумели взять необходимых темпов с начала навигации текущего года.

В создавшемся положении в первую очередь повинны начальник Волжского грузо-пассажирского пароходства тов. Селезнев, начальник политотдела тов. Черняев и председатель бассейнового комитета профсоюза тов. Ярославцев.

Лучше подготовились к навигации столичные порты. Они справились с выполнением квартального плана, намного увеличив об'ем переработки грузов против прошлого года.

Работа портов и пристаней имеет решающее значение в выполнении плана перевозок. Поэтому именно сюда, как на отстающий участок, должно быть сейчас направлено основное внимание руководителей пароходств, политотделов и бассейновых комитетов профсоюза.

Министр отмечает ценную инициативу, проявленную в текущем году в пароходстве канала Москва — Волга, где перед навигацией составили план коллективной стахановской работы всего пароходства в целом. Это — новая, высшая ступень социалистического соревнования на речном транспорте. Благодаря стахановскому плану пароходство добилось известных успехов. План первого полугодия по перевозкам перевыполнен. Перевыполнены также задания по переработке грузов.

Тов. Шашков упрекнул газету «Речной транспорт» в том, что она, рассказав о стахановском плане пароходства канала Москва — Волга, не пошла дальше этого, не показала, чего уже добилось пароходство на пути коллективной стахановской работы, чтобы передать этот опыт другим бассейнам.

Обобщая сказанное о руслановском движении, министр сделал следующие выводы.

Руслановское движение стало на речном транспорте массовым. От стахановских планов отдельных судов и портов мы переходим к стахановским планам целых буксирных линий и даже пароходств.

Задача всех хозяйственников, политотдельцев, партийных и профсоюзных организаций — всемерно и дальше развивать руслановское движение, повседневно уделяя внимание каждому судну, особенно из числа отстающих, не создавая тепличных условий для отдельных судов.

Необходимо, чтобы все береговые предприятия и службы восприняли передовые руслановские методы, чтобы больше наших предприятий и организаций работало по-руслановски, чтобы усилия работников флота и берега об'единились в комплексных планах коллективной стахановской работы.

Что касается развития руслановского движения во флоте, то здесь **необходимо сосредоточить внимание на дальнейшем улучшении организации труда команд, на повсеместном внедрении повахтенного планирования.** Заслуживает внимания опыт сибирских речников по внедрению почасового графика как составной части повахтенного планирования.

Руслановское движение повседневно обогащается новыми формами творческой инициативы, проявляемой стахановцами различных бассейнов. Но распространение их задерживается вследствие слабого обмена опытом, недостаточной пропаганды достижений речников-новаторов. Задача заключается в том, чтобы решительно улучшить обмен опытом руслановского движения, изучение, обобщение и пропаганду руслановских методов, используя для этого научные учреждения, технические конференции, лекции, печать, радио и т. п.

Заканчивая свой доклад, тов. Шашков напомнил, что четвертый с'езд профсоюза рабочих речного транспорта, состоявшийся в феврале прошлого года, потребовал от руководителей профсоюзных и хозяйственных организаций добиться дальнейшего распространения на речном транспорте методов работы команды парохода «Руслан», механика тов. Бурлакова и крановщика Горьковского порта тов. Сычева. Массы речников, их передовые отряды — руслановцы и бурлаковцы охвачены горячим желанием работать с каждым днем все лучше и производительнее. Наш долг — сделать все зависящее, чтобы подтянуть отстающие коллективы к уровню передовиков.

Задача заключается в том, чтобы:

каждый судовой коллектив выполнял взятые на себя повышенные обязательства;

каждый порт-пристань выполнял и перевыполнял установленные планы;

каждое судно, каждый порт, каждое пароходство в целом на основе разработанных планов коллективной стахановской работы добились резкого ускорения оборачиваемости флота, ликвидации непроизводительных простоев судов;

каждое пароходство выполняло планы не только по общему об'ему перевозок, но и по родам грузов, а также по всем качественным показателям.

— Я не сомневаюсь в том, — говорит тов. Шашков, — что работники речного флота справятся с поставленными перед ними задачами в 1950 году.

Под руководством большевистской партии, под водительством великого Сталина речники вместе со всем советским народом добьются новых успехов в борьбе за построение коммунизма в нашей стране!

Капитан Топаев ведет большегрузный воз

Только что нефтевоз «Гибнер» отошел от причала. Капитан Топаев сделал запись в вахтенный журнал: «Ведем из Уфы три баржи с грузом в 11,8 тысячи тонн». Это в нынешнюю навигацию был первый стахановский воз на Белой.

Кроме капитана и первого штурмана в рубке еще рулевой тов. Сычев. Это — молодой парень. Никто на судне не сомневается, что тов. Сычев скоро выдвинется в штурманы; он хорошо изучил реку, много читает, делает в тетради записи, которые содержат его глубокие наблюдения о свалах воды, о ярах и воложках.

Сейчас глаза тов. Сычева зорко всматриваются в речную даль, в красный огонек бакена, отражение которого красиво дрожит на воде. Чуть шипит пар от легкого поворота штурвала.

— Так, так, — говорит Топаев.

Воз идет хорошо. По береговым предметам Топаев определяет пройденное расстояние.

Тени трех огромных барж падают на воду. «Свияга» так велика, что она едва вписывается в радиус закругления реки. Ее длина 145 метров. В нее налито около семи тысяч тонн мазута. «Вага» и «Ватома» заметно меньше. Все три баржи крепко счалены в три пыжа и послушно идут за буксиром.

— За всю историю судоходства на Белой не было случая, чтобы водили по две большие баржи, потому что река эта извилистая, неглубокая. Буксировщики в триста—триста пятьдесят сил брали на гак одну нефтянку с грузом от 2,5 до 3,2 тысячи тонн, что соответствовало норме или незначительно превышало ее.

Капитан Топаев, проплававший на Каме и Белой несколько лет, хорошо изучил эти реки. Разработав свои правила вождения тяжелых караванов, он, применив «вожжевые» и новую систему кладки рулей на баржах, стал с 1947 года водить двойные возы.

В последующие два года метод капитана Топаева освоили все судоводители Белой. Еще три года назад пароход «Пароходолец» водил караван только в 2,5 тысячи тонн, а теперь он тянет 7 тысяч тонн, пароход «Иван Каляев» брал одну баржу с тремя тысячами тонн, а теперь он водит две по 3—3,5 тысячи тонн. «Башкирия» водила 2 тысячи тонн, теперь — 6. Много последователей у Топаева.

Сейчас проводка за буксировщиком двух барж стала обычной. Поправки стахановцев и метод судовождения Топаева нашли отражение в планах и нормах нагрузки. Два года назад плановая нагрузка для таких нефтевозов, как «Гибнер», составляла 10,5 тонны на силу, а теперь — 13,6 тонны.

А тов. Топаев уже давно искал новые пути повышения производительности своего буксировщика.

За зиму команда хорошо подготовилась к предстоящим стахановским рейсам. Механик Габдул Юсупов с помощью завода выправил погнутый гребной вал. Машинное отделение, лебедки, рулевую машину он привел в отличное состояние. Тов. Топаев приготовил надежные «вожжевые», чтобы с их помощью в тот момент, когда откажет руль, восстановить управляемость воза. Он решил также применить цепи-волокуши в том случае, когда свальное течение будет выше мощности парохода.

И вот, наконец, наступил 1950 год. Стахановский рейс с тремя баржами, счаленными в три пыжа, представлял большую трудность. Нагрузка на силу составляла 28 тонн вместо 13,5, установленных новыми стахановскими нормами. За движением каравана следили все судоводители бассейна, готовые перенять методы судовождения, применяемые тов. Топаевым.

...На берегу показался зеленый огонек семафора. Путь в первую опасную Дуванейскую воложку свободен. Короткий свисток. По палубе бегут матросы, рулевые. Это подвахта, которая твердо знает, что ей делать: в опасных и трудных местах выходить к «вожжевым», носовой лебедке, шпиленку.

Караван вошел в воложку. Извилины, колено, узкое русло. Капитан отдает распоряжения. Команда мгновенно выполняет их. Штурвал послушен в его руках. Стрелка аксиометра показывает, что судно послушно рулю.

— А ведь можно было еще тысячи на две больше взять! — говорит тов. Топаев.

Люди стоят у лебедки и «вожжевых», напряженно ожидая команды с мостика. Но оттуда ничего не слышно. Пока не нужны вспомогательные правящие устройства. Судно слушается руля. Цепи-волокуши лежат на корме, их не спускают в воду, чтобы не замедлять хода. Караван идет на максимальной скорости.

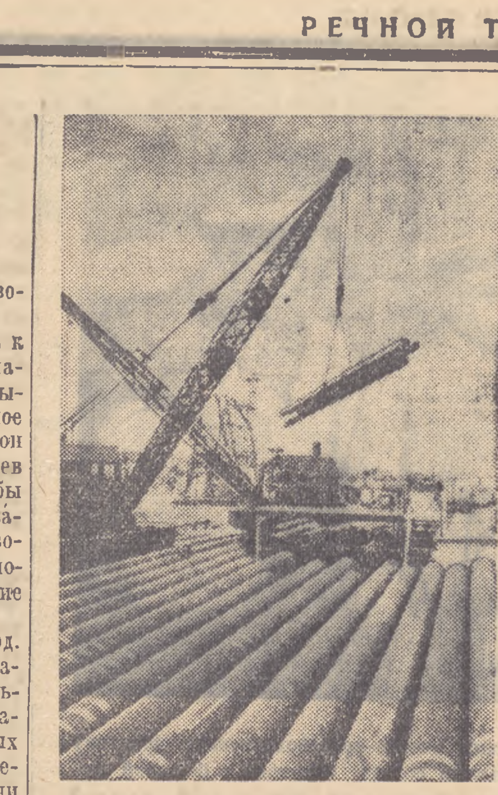
Вот крутой опасный поворот. Тяжелые баржи, жестко счаленные, послушно повернулись и идут за буксировщиком.

В машинном отделении стоит Габдул Юсупов, любовно относящийся к делу. Он в трудных местах всегда находится у поста управления.

Пройдена и вторая воложка — Соловьевская, где столь же трудные колена и повороты. А вот уже остались позади все воложки, особенно опасные колена Ляпустинское, Ельдягское. Караван вышел на Каму.

Этот рейс подсказывает, что три баржи на Белой может проводить не только капитан Топаев, но и многие другие судоводители.

П. АЛЕКСАНДРОВ.



*В Хабаровском речном порту. Погрузка труб на баржу.

Фото В. БАНДАЛОВА. (Фотохроника ТАСС).

Коммунисты судна в борьбе за план

Партийная организация парохода «Михаил Кутузов» состоит из трех членов ВКП(б) и одного кандидата в члены ВКП(б).

Перед выходом в первый рейс на пароходе состоялось партийное собрание. Секретарь партийной организации тов. Каблуков еще раз ознакомил коммунистов со стахановским планом судна на навигацию 1950 года, принятым на общем собрании экипажа.

Коллектив парохода обязался по примеру экипажа теплохода «Анастас Микоян» совершить 100-километровые среднесуточные пробеги с груженым возом, перевыполнить стахановское задание на 18 проц., сэкономить за навигацию 250 тонн топлива. Судовая партийная организация наметила мероприятия по улучшению внутрипартийной и политико-массовой работы на судне, по широкому развертыванию социалистического соревнования среди членов команды.

Большую работу на пароходе «Михаил Кутузов» провел инструктор политотдела пароходства тов. Токарев. Он помог секретарю парторганизации тов. Каблукову, секретарю комсомольской организации тов. Бабикову, председателю судового комитета тов. Максимову составить планы работы, рассказал, как нужно организовать гласность соревнования, помог агитаторам подготовить беседы.

В результате на судне с первых дней жизнь забила ключом: проводятся беседы, читаются лекции, работают кружки по изучению Краткого курса истории ВКП(б), краткой биографии товарища Сталина. Молодые комсомольцы изучают Устав ВЛКСМ. Проведено 10 занятий в кружках технической учебы. С машинной командой техническую учебу проводят помощники механика тт. Каблуков и Лап, с палубной командой — помощники капитана тт. Захаров и Бабиков.

По инициативе партийной организации за счет фонда капитана приобретены патефон, библиотечка, настольные игры. На пароходе организован кружок художественной самодеятельности.

Коммунисты судна являются душой социалистического соревнования. Они не только добиваются гласности соревнования, но и личным примером увлекают коллектив на стахановский труд.

Работа вахт ежедневно отражается на доске показателей, в стенной газете, боевых листках.

В коллективе имеются 14 стахановцев, показавших образцы труда в борьбе за майский план. Имена стахановцев — помощника механика тов. Каблукова, старшего помощника капитана тов. Захарова, помощников механика тт. Лап и Брехова, масленщика тов. Тарасова, кочегаров тт. Хорошавина, Рябова и Михаль, старшего рулевого тов. Максимова, матроса тов. Еланцева и радиста тов. Голошубина занесены на судовую Доску почета.

Дружная и целеустремленная работа коммунистов, поддержанная всеми членами команды, принесла свои плодотворные результаты. Экипаж парохода «Михаил Кутузов» майский план перевозки грузов выполнил на 135 проц. Машинная команда сэкономила за месяц 47 тонн каменного угля и 97 кг смазки. Экономия топлива, сокращение простойного времени под погрузкой и выгрузкой, увеличение технической скорости позволили коллективу парохода в мае сберечь 47 тысяч рублей.

Экипаж парохода «Михаил Кутузов» вышел в мае победителем в соревновании с коллективом парохода «Александр Суворов».

Н. ШЛЯХТИН,
инструктор политотдела Нижнеиртышского пароходства.

Горьковские портовики должны сдержать свое слово

Рейд бригады газеты „Речной транспорт"

В прошлую навигацию портовики гор. Горького выступили инициаторами работы портов по стахановскому плану. Застрельщики Всесоюзного соревнования портовиков добились серьезных сдвигов в работе, заметно увеличили количество в срок и досрочно обработанных судов. Перед открытием навигации 1950 года коллектив Горьковского порта обратился ко всем портовикам речного транспорта с новым патриотическим призывом, предлагая продолжить социалистическое соревнование за досрочное завершение послевоенной сталинской пятилетки, поднять речные порты и пристани на новую ступень производственной культуры.

Но, призывая других портовиков к новым трудовым победам, руководители Горьковского порта к обязательствам своего коллектива отнеслись несерьезно. В результате Горьковский порт сдал свои позиции и оказался в числе отстающих портов.

С самого начала навигации порт не выдерживает сроков обработки судов. К началу третьей декады июня он задержал сверх нормы почти половину барж под разгрузкой и паузкой. Особенно велики простои грузовых теплоходов. Лишь треть их была обработана в срок. Значительное число пароходов уходило из Горького с недогрузом, что отрицательно сказалось на работе всего волжского конвейера.

Основная причина массовых простоев судов в Горьковском порту — в самих портовиках, в неиспользовании ими имеющихся возможностей.

Горьковские портовики заявляли, чтобы как можно больше привлечь грузов на воду и дали слово отправлять их только в срок и досрочно, обеспечив полную сохранность. С помощью областных и городских партийных и советских организаций порт получил грузов большой скорости для отправки водой почти втрое больше, чем в 1949 г. Но своего обещания портовики не выполняют. Грузы подолгу залеживаются на причалах, ожидая отправки. К исходу июня этих грузов скопилось 5 тысяч тонн, часть из них принята к отправке еще в апреле и начале мая. С 10 по 15 июня не было отправлено в срок ни одной тонны: с опозданием на трое суток было 96 отправок, с опозданием до пяти суток — 76.

— Пароходство нас не обеспечивает тоннажем, — утверждают руководители порта.

Вот их доводы. Пароходы линии Молотов—Горький не велики по грузопод'емности и ходят через день — много грузов на них не отправишь, линия же Горький—Астрахань в этом году возит главным образом багаж, а все остальные суда — «проходящие» и тоже берут мало грузов. Поэтому-де необходим дополнительный тоннаж.

Эти доводы были бы убедительны лишь в том случае, если бы порт сам выдерживал сроки обработки судов. Но вместо плановых 30 тонн он обрабатывает отдельные суда с часовой производительностью в 10—15 тонн, а то и того меньше. Поэтому основное время уходит главным образом на выгрузку, а на погрузку его почти не остается. И выходит, что порт больше принимает грузов, чем отправляет, отсюда — завал грузов.

Каждый день диспетчеры и начальники причалов порта собираются на оперативную планерку. Но нередко графа о количестве и роде прибывающих грузов в суточном плане остается незаполненной. Происходит это по причине плохой информации диспетчерских пароходств. К примеру, 15 июня порт не получил от диспетчеров Волжского грузо-пассажирского пароходства сведений о наличии груза на прибывающем пароходе «Яхонт». В план записали на всякий случай 100 тонн, соответственно запланировали грузчиков. Эти 100 тонн взяли с потолка, чтобы придать плану законченный рабочий вид. Когда же «Яхонт» прибыл в порт, то на нем оказалось лишь 60 тонн, и людей соответственно потребовалось почти вдвое меньше. Первоначальные наметки пошли, таким образом, насмарку.

Начальник участка № 3 инженер тов. Дубровин предложил усовершенствовать технологию обработки судов, введя оперативные технологические карты, составленные на основе типовых карт технологического процесса. Предложение инженера было одобрено и записано в стахановский план. Однако на деле к новшеству отнеслись с холодком. Только после настойчивых хлопот тов. Дубровину удалось произвести на своем участке опыт работы по-новому. Опыты дали хорошие результаты. Но и тут помехой стала постоянная ломка сменно-суточного плана.

Зачастую на участок № 3 попадают суда, не предусмотренные планом порта, а те, что запланированы, приходят не в установленное время. Так, 11 июня запланированный теплоход «Киргизия» прибыл только на следующие сутки, а вместо теплохода «Литва» пришел теплоход «Латвия». Теплоход «Удмуртия» не вносили в сменно-суточный план, между тем он стал в порт под погрузку. И получается, что на участке готовятся к обработке одного судна, а приходит другое, с непредусмотренным грузом и порядком обработки. Создается впечатление, что на Волге не существует ни телефонной связи, ни диспетчеров.

Улучшение организации обработки флота во многом зависит от инициативы, но ее в порту не особенно поощряют. Взять, к примеру, комсомольско-молодежный причал (начальник тов. Лазарев). Работая в содружестве с судовыми командами, этот причал ежемесячно перевыполняет задания по всем показателям. Здесь не очень-то надеются на диспетчеров и получают нужную информацию непосредственно с судов и всегда обстоятельно готовятся к их приему. Но почин молодежного причала ни партийная, ни профсоюзная организации порта (секретарь парторганизации тов. Хренов, председатель портового комитета тов. Пряхин) не переносят на другие участки.

Не установлено делового контакта между портовиками и железнодорожниками: в порту часто задерживают вагоны, а железнодорожники неаккуратно подают составы. Если бы хозяйственники порта и общественность взялись по-настоящему за налаживание деловых взаимоотношений с железнодорожниками, то и на этом участке не было бы прорыва.

Пятый участок порта обслуживает рейд: ведет паузку барж, разгружает суда клиентов. Здесь работают плавучие краны. Но используется мощная плавучая техника плохо, потому что труд грузчиков и крановщиков не организован.

Характерной иллюстрацией может служить факт, происшедший 16 июня. Сменный помощник начальника участка тов. Жуков не потрудился об'ехать рейд и выяснить, все ли подготовлено к обработке очередной баржи. Когда грузчицы приехали на двухстрельный кран «Смоленск», то оказалось, что захватные механизмы не соответствуют требованиям: соляные ковши не приспособлены под выгрузку камня, половина их без самоотцепов, часть самоотцепов неисправна. Грузчицы не знали, сколько должны были выработать за смену, им сказали, что наряды выпишут лишь по окончании работы. Крановщики тоже нарядов и заданий перед работой не получили. Не трудно догадаться о производственном итоге после такой «организации» труда. Крановщик тов. Царев выполнил сменную норму на 94,5 проц., а крановщик тов. Сигунов — на 86,5 проц.; звено тов. Маловой дало 120 проц. нормы, а звено тов. Морозовой — 101 проц. нормы. Этот итог говорит и о неправильно рассчитанном задании, что, в частности, и привело к резкому расхождению в выполнении норм грузчицами и крановщиками. Задание грузчицам рассчитывали, исходя из их числа, а крановщикам — по технологической карте и единым нормам, установленным на механизмы. Не случайно поэтому в Горьковском порту вообще существует большой разрыв в выполнении норм грузчиками и крановщиками.

Отсутствие контроля за использованием перегрузочных механизмов привело к тому, что производительность кранов и грузчиков снизилась по сравнению с прошлым годом. Знатный крановщик комсомольско-молодежного крана № 40 тов. Сухарев рассказывает, что его кран подолгу простаивает нередко только потому, что руководители участка № 5 (начальник тов. Шевелев) не договариваются с клиентурой, куда выгружать груз. Большие простои механизации происходят также из-за аварий и поломок. Осмотр ответственных деталей и профилактический ремонт проводятся от случая к случаю. К этому необходимо добавить, что крановщики не обеспечены необходимым инструментом — гаечными ключами, метчиками, кувалдами и прочим. Из рук вон плохо поставлено снабжение плавучих кранов смазкой, керосином, обтирочным материалом. Оказывается, за снабжение кранов материалами и инструментом отвечает не начальник отдела снабжения тов. Шабанов, а сами механики и крановщики. Они сами ездят на склад, сами оформляют документы, сами доставляют все нужное на краны, а снабженцы спокойно отсиживаются в конторе.

* * *

Все приведенные факты красноречиво говорят о том, что начальник порта тов. Дубовицкий, главный инженер тов. Хитрин мирятся с кустарщиной в организации портового производства, в использовании перегрузочной техники, считая, видимо, что принятые коллективом обязательства их не касаются. Не возглавили социалистического соревнования и руководители партийной и профсоюзной организаций порта—тт. Хренов и Пряхин. В порту ничего не делается, чтобы широко распространить опыт мастера скоростных методов — крановщика тов. Сычева.

У горьковчан есть все возможности в короткий срок устранить недочеты в своей работе и занять место, подобающее инициаторам Всесоюзного соревнования портовиков. Для этого надо прежде всего отказаться от благодушия, не мириться с самотеком. Слово, данное горьковскими портовиками, нужно сдержать с честью.

Рейдовая бригада газеты «Речной транспорт»: И. ЖЕЛНОВ, член президиума Верхневолжского бассейнового комитета речников; А. ЖЕМЧУЖНИКОВА, инженер службы портов Волжского грузо-пассажирского пароходства; Б. ПОЗДНИН, корреспондент газеты «Речной транспорт».

На Белгородокском заводе*

2. Главное—забота о людях, о кадрах

Руководители Белгородокского завода и в первую очередь его директор тов. Воробьев любят часто ссылаться на слабость и нехватку кадров. Действительно, на заводе нехватает высококвалифицированных специалистов-судоремонтников, а работников отдельных профессий вовсе нет. Некоторые руководители цехов и отделов заводоуправления не имеют достаточного опыта.

Но в создавшемся положении повинны сами руководители завода, которые не проявляют заботы о кадрах, не занимаются выращиванием кадров.

Белгородокский завод — молодое предприятие. Поэтому здесь особенно остро стоит вопрос о технической учебе, о повышении квалификации рабочих и специалистов, расширении их кругозора. Однако вот уже длительное время, как на заводе не читаются лекции, нет творческого обсуждения новых методов труда, новинок техники, опыта лауреатов Сталинской премии — речников, внесших серьезный вклад в судостроение и судоремонт. Не повышают своих знаний и руководители завода. Сам директор тов. Воробьев — инженер-строитель по образованию — также не обременяет себя изучением экономики и технологии судоремонта. Недостаточное знание им вопросов производства отрицательно сказывается на качестве руководства заводом.

Не прививают вкуса к технической учебе партбюро и заводской комитет профсоюза. Секретарь парторганизации тов. Перепечин (он же главный механик), например, был выделен руководителем учебы в группе слесарей, но за зиму он провел лишь несколько занятий. Сам тов. Перепечин также не учится. Не учится и начальник корпусно-котельного цеха тов. Корзин, имеющий лишь начальное образование. Поэтому его богатый практический опыт, хорошие организаторские способности при отсутствии технических и общеобразовательных знаний не дают должного эффекта в руководстве цехом. Плохо расширяют свой технический кругозор начальник деревообделочного цеха тов. Челышев, многие мастера цехов и работники отделов заводоуправления. Не удивительно, что на заводе запущено обучение массовых кадров, что занятия в группах рабочих часто срывались, что руководители нередко приходили на занятия неподготовленными, без конспектов.

Недооценкой работы с кадрами следует об'яснить, что на заводе не работает квалификационная комиссия, что молодежи не дается проба, не повышаются рабочие разряды. Так, начальник механического цеха тов. Чернов из боязни выдвигать молодежь задерживает дачу пробы токарю тов. Соловьеву, работающему уже несколько лет по четвертому разряду, токарю тов. М. Чернову, слесарю тов. Воронкову, токарю тов. Ягодкину, окончившему два года назад ремесленное училище, и др. Не лучше обстоит с учебой и с повышением разрядов в корпусно-котельном и деревообделочном цехах. В последнем, например, имеется единственный маляр высокой квалификации тов. Никонов — и тот из плавсостава, шкипер баржи, поставленной здесь на заводской ремонт. Его же опыт не перенимается. Не имеет цех и своих белодеревщиков и краснодеревщиков. Отделочные работы на пассажирском пароходе «Михаил Калинин» завод был вынужден производить силами прикомандированных столяров из Хлебниковских мастерских.

На заводе низка трудовая дисциплина, велика текучесть рабочей силы, производится частая перестановка людей. Только за последнее время было уволено 40 человек. Приемом и увольнением занимается сам директор завода, на отдел кадров возложено лишь техническое оформление. Но это ни к чему хорошему не ведет. Так, увольнение шести котельщиков, как и увольнение некоторых других рабочих, он произвел, даже не согласовав этого вопроса с начальником цеха.

Не понравилась директору требовательность молодого инженера тов. Васюк, — он его уволил. Зато тов. Воробьев отменил приказ своего заместителя о снятии с работы начальника лесоцеха Вакула Ф. М., который был уличен в крупных приписках; либерально отнесся к прогульщику и пьянице мастеру Брюсову, покрывает неоднократные самовольные отлучки мастера деревообделочного цеха тов. Синицыной.

Руководство завода мало заботится об улучшении условий производства. В механическом цехе, например, нет тумбочек и шкафов. Инструменты рабочие вынуждены держать на станках и даже на полу, а после работы уносить к себе домой. Заточка инструмента не организована. Наряды, как правило, выдаются нередко после выполнения работ. Заработная плата не всегда выдается в установленные коллективным договором сроки. Запоздали с ее выдачей и в июне: по вине главного бухгалтера тов. Душко не были во-время оформлены необходимые документы.

Итоги социалистического соревнования на заводе подводятся формально, списки с фамилиями лучших стахановцев аккуратно подшиваются в папки, а заводская Доска почета пустует.

Хозяйственные руководители, партийное бюро и завком мало внимания уделяют культурно-бытовому обслуживанию рабочих и служащих, благоустройству заводского поселка, улучшению работы магазинов, столовой, развитию индивидуального жилищного строительства.

Белгородокский завод имеет все возможности выполнить более значительную программу по ремонту флота, чем ему запланировано в этом году. Борьба с кустарщиной, повышение технической культуры производства, большевистское внимание к кадрам, решительное улучшение культурно-бытового обслуживания рабочих и служащих — вот где лежат прежде всего источники ликвидации отставания Белгородокского завода.

Д. ЗИНЕВИЧ.
БЕЛЫЙ ГОРОДОК (наш спец. корр.).

* См. «Речной транспорт» № 52.

В помощь строителям

Коллектив автобазы Московского бассейнового управления ГВРУ (начальник тов. Оленин), решив помочь речникам-строителям в выполнении стахановского плана, обязался выполнить годовой план ко Дню Сталинской Конституции, снизить себестоимость тонно-километра на 6 проц., сэкономить 5 проц. горючего и смазки, ежемесячно работать на сэкономленном топливе полтора дня.

Коммунисты автобазы (секретарь парторганизации тов. Титова) явились инициаторами 100-тысячекилометрового пробега своих автомашин без ремонта. Их примеру последовали лучшие шоферы. Теперь по таким обязательствам уже работает больше 12 человек.

Коммунисты систематически проверяют ход выполнения этих обязательств, оказывают практическую помощь отстающим, устраняют причины, мешающие высокопроизводительной работе.

Коллектив автобазы успешно выполняет свои социалистические обязательства. К 17 июня он завершил полугодовой план на 112 проц., причем себестоимость тонно-километра снижена на 23 проц., сэкономлено 4613 кг бензина.

Авангардную роль в соревновании занимают коммунисты и комсомольцы. Товарищи Тюлина, Жандарова, Павлова, Федосеев, Сорокина, Савельева и другие еще к 1 июня выполнили годовой план и начали работать в счет 1951 года.

В. КОСТЮК,
инструктор политчасти Московского бассейнового управления ГВРУ.

О зачистке наливных барж

Зачистка нефтеналивных барж от остатков продуктов — неот'емлемая часть технологической схемы перевозок горючего. Об'ем работ по зачистке барж исчисляется сотнями тысяч часов, а стоимость — миллионами рублей.

Из года в год растет об'ем перевозок, повышаются техническое состояние флота и методы его эксплоатации, технология же зачистки остается на крайне низком техническом уровне и в основном производится вручную. Все это повышает время, потребное на зачистку, и вызывает значительные простои флота, достигающие более миллиона тоннаже-суток за навигацию. При этом следует отметить, что и при столь больших простоях тоннажа ни эксплоатационная, ни судоремонтная потребность в зачистке барж полностью не обеспечивается. Ежегодно зачистка барж задерживает развертывание судоремонта. Немало тоннажа остается не отремонтированным только из-за невозможности своевременно его зачистить.

Вопрос о сокращении об'ема зачистных работ и механизации становится все более актуальным и острым, требующим скорейшего разрешения.

Прежде всего следует указать на возможность некоторого уменьшения об'ема зачистных работ за счет упорядочения перевозок и судоремонта. Многочисленными примерами можно доказать, как неправильная организация перевозок вызывает увеличение об'ема зачистки. Баржи «Канада», «Волхов», «Свирь» зачищались в прошлом году по три раза каждая только из-за перемены сорта груза. Общее число зачищенных барж в связи с изменением сорта груза в два раза превосходит количество тоннажа, участвующего в перевозках. В среднем каждая баржа зачищалась два раза за навигацию. Следует отметить, что число барж, зачищенных для ремонта, составляет только 25 проц. общего числа зачищенного тоннажа.

Улучшением технической эксплоатации, ликвидацией аварийности, вызывающей повреждения, можно добиться такой организации ремонта барж, при которой не будет необходимости в ежегодной постановке барж к судоремонтным заводам, а, стало быть, сократится и об'ем зачистки. Значительного ее уменьшения можно достичь и путем сокращения мертвых остатков при выкачке горючего.

Величина мертвого остатка в баржах определяется нормами, в зависимости от грузопод'емности и рода груза. Нормы эти велики и исчисляются десятками, а в некоторых случаях даже сотнями тонн. В большинстве же случаев мертвый остаток намного превышает нормативы. Например, только по баржам, занятым на перевозках сырой нефти и выгруженным в Саратове, сверхнормальный мертвый остаток достигает 8000 тонн. На Астраханском эксплоучастке—основной базе зачистки флота—из баржи «Кара» выбрано 870 тонн остатка, из баржи «Вязьма» — 684 тонны, из баржи «Сатурн» — 900 тонн.

Основная причина больших мертвых остатков сырой нефти та, что нефть грузится в баржи без достаточной обработки на местах добычи и погрузки, что и приводит к быстрому накоплению в баржах вязкого осадка и даже песка и гальки.

Уменьшение мертвых остатков сократит об'ем и облегчит зачистку, повысит провозоспособность флота. Установленная приказом министерства № 274 система премирования коллективов нефтестанций не стимулирует их на борьбу за уменьшение мертвого остатка в выкачиваемой барже. Премия выплачивается только за перевыполнение норм выкачки по производительности нефтестанций без учета величины мертвого остатка. Такая система премирования распространяется и на команды баржи. Между тем, от умелого ведения режима выкачки шкипером во многом зависит уменьшение мертвого остатка.

Этот остаток, как и производительность выкачки, в большой степени зависит от конструкции сливных и зачистных устройств на баржах. Однако изысканием рациональных конструкций сливных устройств никто у нас по-серьезному не занимается. Только этим и можно об'яснить, что на новых баржах грузопод'емностью 6000 тонн устройства для слива не только не улучшены по сравнению с обычными, но и ухудшены. Больше того — запроектированы и выполнены они так, что из-за большой высоты сливного патрубка снизились эксплоатационные качества барж.

Работа таких барж в первую же навигацию дала основание поставить вопрос о необходимости переделать на них сливные устройства. Но непонятно, почему эта актуальная тема не разрабатывается нашими центральными научными и проектирующими организациями.

В 1940 году Центральное конструкторское бюро выполнило работу «Анализ существующих систем налива, выкачки, зачистки и подогрева на нефтеналивных баржах Волготанкера». К сожалению, содержание этой работы далеко не отвечает названию. С тех пор исследование и проектирование системы выкачки не производились, что и привело к существенным дефектам в проектах новых барж.

В связи с расширением программы капитального и восстановительного ремонта наливных барж в пароходстве Волготанкер делаются некоторые попытки улучшить конструкции сливных устройств. Однако эта работа не носит систематического характера и потому неполноценна.

Настоятельно необходимо включить в решение этой проблемы Центральный научно-исследовательский институт речного флота и Центральное конструкторское бюро с тем, чтобы в течение 1950 года получить достаточно обоснованный материал как для рационального проектирования новых судов, так и для модернизации действующего флота.

Все это может облегчить положение с зачисткой барж, уменьшить ее об'ем, но не решает задачи механизации зачистки. Решение этой проблемы, по нашему мнению, может быть только комплексное: с одной стороны — изыскание способов разжижения вязких нефтепродуктов, подлежащих удалению из зачищаемых барж, и с другой —нахождение метода полного удаления разжиженных остатков механизмами, без применения ручного труда.

Задача полной механизации, конечно, трудна, но разрешима в условиях современных технических возможностей. Но здесь приходится отметить проявление равнодушия к этому вопросу Главцентрофлотом и другими отделами министерства. В прошлом году делалась попытка организовать проектирование, постройку и опытную эксплоатацию станции по химической зачистке барж. Но дело не пошло дальше разработки технического задания Центральному проектно-конструкторскому бюро, которому поручена разработка вопроса. Это бюро поворачивается очень медленно, не занимается изучением условий зачистки на месте работ. Привлечение крупных научных сил к решению проблемы механизации зачистки надлежащим образом не организовано.

Необходимо серьезно поставить научную разработку вопроса полной механизации зачистки, одновременно разрабатывать и внедрять неотложные мероприятия, которые помогут хотя бы в некоторой степени облегчить условия труда на зачистке барж.

Если мы не имеем до сих пор заметного эффекта в проведении мероприятий по зачистке барж, то это только потому, что эксперименты проводятся без плана, без необходимой целеустремленности.

Чтобы сдвинуть это дело с мертвой точки, министерству необходимо выделить специальную группу конструкторов, которые в тесном контакте с практическими работниками пароходства занялись бы на месте проработкой проектов хотя бы частичной механизации зачистки. В пароходстве Волготанкер должна быть выделена специальная группа для контроля за внедрением всех этих мероприятий. При такой организации дела можно добиться существенного улучшения в зачистке барж в самом непродолжительном времени, а решение проблемы полной ее механизации будет поставлено на твердую почву.

Инж. М. РАБЕЙ.

Успех коллектива Вычегодской верфи

Коллектив судостроителей Вычегодской верфи досрочно завершил послевоенную сталинскую пятилетку. Одним из первых коллектив верфи разработал и внедрил новейшую технологию в крупном деревянном судостроении — поточную систему организации производства. Инженеры, техники и передовые стахановцы производства сконструировали, изготовили и внедрили новые станки и оригинальные приспособления, позволившие увеличить производительность труда рабочих в 3—5 и более раза.

На верфи 93 стахановца закончили свои пятилетние задания, многие из них работают в счет 1951—1954 гг. Среди них бригадир судоплотников тов. Бунковский, слесарь кузнечно-механического цеха тов. Савчук, старший мастер судостроительного цеха тов. Шапорда, начальник лесоцеха тов. Вещицкий и др.

Министр речного флота тов. Шашков и начальник Политического управления тов. Цветков поздравили судостроителей с досрочным завершением пятилетнего плана и пожелали им успехов в дальнейшей работе.

Письма читателей

Почему пароход «Бобер» ходит порожнем?

Наш пароход «Бобер» используется плохо. Часто бывают большие простои, ходим порожнем. Команда стремится работать по-руслановски, а диспетчеры, руководители Волжского грузового пароходства не дают нам возможности работать на полную мощность. Дела идут примерно так.

Вышли в рейс из затона Алексеевка с баржой № 115. Груз—соль, назначение—Щербаков. Об'являем рейс стахановским, обязуемся доставить груз на двое суток раньше графика. Но по вине диспетчеров осуществить это нам не удалось.

На расстоянии 600 километров от затона Алексеевка до Камского Устья мы сэкономили 23 часа ходового времени. Начальнику службы движения тов. Космачеву угодно было пароход «Бобер» в Камском Устье задержать, поставить воз на якорь, а пароход направить порожнем на реку Вятку.

При таких порядках за месяц вышло ходового времени с баржами 265 часов, с плотами — 278 и порожнем — 304 часа.

Как и в прошлом году, плановый отдел пароходства, служба движения, диспетчерский аппарат плохо занимаются организацией движения флота. Перед навигацией на собрании партийно-хозяйственного актива и в бассейновой газете «Сталинец» я выступал с резкой критикой плохой работы пароходства и Главцентрофлота. Тогда диспетчеры тт. Александров и Захаров мне сказали:

— Думаешь, навигации не будет. Это тебе учтут.

И действительно учли. Проработали впустую на реке Вятке, потом послали на Каму. Здесь также при наличии барж, простаивающих на рейдах от 3 до 8 суток в ожидании тяги, арендованные суда гоняют порожнем от Камского Устья до Новоильинска на расстоянии 887 километров.

Однажды мы находились в Соколках. На рейде стояло много груженых барж, которые требовалось отправлять в верховья Камы. Мы же получили распоряжение следовать до Молотова порожнем. Несмотря на мои просьбы дать баржи, вызвавший меня по селектору начальник Камского пароходства тов. Сабуров по неизвестным причинам приказал немедленно выходить порожнем. Пришлось подчиниться.

Устав я хорошо знаю и обязан его выполнять. Но почему же не взыскивают с тех, кто не дает нам возможности выполнять план?

А. ВИЛКОВ,
капитан парохода «Бобер».

Результат канцелярского руководства

На пристанях Бельского пароходства имеется много недостатков в отправке грузов большой скорости. Особенно это наблюдается на пристани Уфа-I. Здесь еще в апреле принято для транспортировки 30 бочек краски. Этот груз пролежал до июня. Грузы на этой пристани часто принимаются в недоброкачественной упаковке, портятся. Приемосдатчик тов. Пермяков принял груз в неисправной таре, в результате — его порча, пароходство вынуждено платить клиенту деньги. Подобные случаи не единичны.

Коммерческий акт в пароходстве — не случайное явление. Только за апрель и май составлено 53 коммерческих акта на сумму, превышающую 100 тысяч рублей.

Особенно велики потери древесины. Однако управление пароходства и его коммерческий отдел ничего не предпринимают для сбора аварийного леса.

Немалое место занимают в пароходстве и перевозки хлеба. Между тем, это важное дело организовано плохо. Об этом свидетельствуют факты. Так, министерство категорически запретило использовать под хлеб баржу № 1042. Несмотря на это, диспетчер тов. Зорцева распорядилась загрузить судно зерном. Во время транспортировки более трех тонн хлеба испортилось. Нередки случаи, когда при разгрузке зерна на пристани Уфа-I не оборудуются мостки, не используются брезенты, отчего происходят большие потери Так было, например, при разгрузке теплохода «СТ-508».

Управление пароходства не только не ведет борьбы с потерями, но и не расследует коммерческих актов, не привлекает к ответственности виновников порчи и потери грузов. Ревизорский и инспекторский аппарат коммерческого отдела вместо руководства линией отсиживается в кабинетах. Работник коммерческого отдела тов. Малашенко не был на большинстве пристаней в течение двух навигаций. Редкими гостями бывают на линии и начальник коммерческого отдела тов. Подшивалин и заместитель начальника управления пароходства тов. Спехов.

От пренебрежительного отношения руководителей Бельского пароходства к перевозкам грузов большой скорости министерство несет большие убытки.

А. МАЕВ.

УФА.

Еще раз о недостатках планирования в Главвостоке

Недавно в газете «Речной транспорт» было опубликовано письмо инженера-экономиста Ленского пароходства тов. Морякова. Он сообщал о пороках в плановой работе Главвостока, указывал на многочисленные «уточнения» планов на протяжении года, что мешает пароходству руководствоваться в своей работе плановым началом.

Факты, изложенные в письме тов. Морякова, отражают действительное положение с планированием, осуществляемым главком не только по Ленскому, но и другим пароходствам Востока. В доказательство приводим примеры из практики Восточно-Сибирского пароходства.

Согласно утвержденному Главвостоком титулу капитальных вложений, предусмотрено приобретение для наших промышленных предприятий оборудования. В соответствии с этим составлен и план финансирования пароходства. Но уже в течение первого и второго кварталов нам отгружено по разнарядке главка оборудования на сумму в пять раз большую. Это, естественно, приводит к омертвлению оборотных средств во внеплановых капитальных вложениях. Наши обращения в финансовый отдел Главвостока и к главному инженеру главка тов. Федотову остались безрезультатными. Нам доказывают, что разнарядки главк дает в соответствии с титулом, хотя цифры прямо доказывают обратное.

В нашем бассейне ощущается нехватка жилищ для речников. Зная об этом, министерство в прошлом году разрешило пароходству приступить к строительству жилого дома в Иркутске с вводом его в эксплоатацию в нынешнем году. А по титулу окончание строительства перенесено на будущий год, и средств, нужных для достройки, мы не получаем. Значит, опять придется омертвить в капитальных затратах крупные оборотные средства.

Когда же в главке будет заседать балансовая комиссия и будет обсуждаться финансовая деятельность пароходства, руководители Восточносибирского пароходства справедливо укажут на факт омертвления ими оборотных средств вместо их высвобождения. При этом предпочтено забудут, что во многом повинно здесь порочное планирование самого Главвостока.

Э. ПОДПАЛЫЙ,
начальник финансового отдела Восточносибирского пароходства.

Непонятное ожидание

4 июня 140-сильный буксировщик «Ломоносов» вышел из строя из-за выплавки легкоплавких пробок котла и был поставлен на ремонт в Калининградский судоремонтный завод Неманского пароходства. Прошел уже месяц, а завод все еще не приступает к ремонту нашего судна.

Команда парохода обязалась выполнить на 45 суток раньше срока навигационный план, но вместо того, чтобы перевозить грузы, судно простаивает в ожидании ремонта.

Когда же окончится наше ожидание?

В. БУЛЫБЕНКО,
капитан парохода «Ломоносов».

Каждый год на нефтевозе «Ленинец» проходят учебно-производственную практику учащиеся речных учебных заведений. Командный состав парохода с большой любовью передает будущим специалистам речного флота свои знания, свой богатый опыт стахановского труда. **На снимке:** капитан парохода Г. К. Кириллов об'ясняет группе учащихся Горьковского речного училища приемы работы с якорной лебедкой.

Фото Гл. ЛЫСКОВА.

Закончился шлюпочный переход Ленинград—Горький

4 июля в Горький прибыли на шлюпке студентки Ленинградского института инженеров водного транспорта, участницы шлюпочного похода по маршруту Ленинград — Горький. Ленинградских спортсменок встретили представители областного комитета Досфлота, политотдела Волжского грузо-пассажирского пароходства, Института инженеров водного транспорта и речного училища.

В беседе с Вашим корреспондентом командир шлюпочного похода Лидия Саввина рассказала:

— Мы начали готовиться к нашему традиционному походу во время экзаменационной сессии, используя каждый свободный час для тренировки и ремонта вельбота. Команда наша состояла из восьми студенток — передовиков учебы. Все мы — комсомолки.

Старт был дан на Неве 8 июня. Маршрут похода проходил через Неву, Приладожский и Прионежский каналы, Вытегру и Белозерский канал, Шексну, Рыбинское море и Волгу. В пути нам пришлось испытать трудности — не благоприятствовала погода. Как только оставили Ленинград, начались дожди. Сильный встречный ветер, местами доходивший до 5 баллов, замедлял наше продвижение вперед. Все эти дни мы не выпускали из рук весел.

В Череповце погода, наконец, улучшилась, подул теплый попутный ветер, давший долгожданный отдых. Однако, чтобы уложиться точно в назначенный нам срок, мы, начиная от верховьев Шексны вплоть до Горького, продолжали путь круглосуточно.

Наш поход преследовал не только спортивные цели. В пути на ряде пристаней мы встречались с водницкой молодежью, проводили беседы о роли Досфлота, значении речного транспорта в народном хозяйстве нашей страны.

Свой 1 600-километровый шлюпочный поход мы посвятили предстоящему Дню Военно-Морского Флота.

г. ГОРЬКИЙ (по телефону).

В мастерских Барышско-слободского затона

На окраине села Барышская слобода, там, где река Сура образовала затон, находится ремонтный пункт Сурского технического участка пути. В затоне не только ремонтируют суда, но и строят новые.

Сейчас коллектив мастерских начал строительство карчекрана. Это судно предназначено для очистки дна реки. На сооружении первого дощаника для карчекрана работают старые мастера участка тт. Елюшкин, Фирсов, Батраков и др. Ежедневно они перевыполняют производственные задания. Свой опыт старые мастера передают молодежи.

Анатолий Ипатов, Юрий Шканов, Анатолий Кузнецов и многие другие недавно пришли на участок. Здесь они числятся учениками-плотниками, но по качеству работы и производительности труда не уступают многим старым рабочим. Особенно отличается своим трудолюбием Анатолий Ипатов. Он тщательно готовит рабочее место, изучает чертежи. Пришивать на подворотах доски к копаням дощаника считается трудным делом. Молодой плотник Ипатов с ним справляется отлично.

Большой популярностью среди молодежи пользуется старый мастер тов. Синеев.

— Мы должны делать не только быстро, прочно, но и красиво, — учит он, и молодежь старательно перенимает его опыт.

А. СИДНЕВ,
профорг затона.

Теплоходы „Москвич" для г. Горького

Два теплохода «Москвич» постройки Московского судоремонтного завода, как уже сообщалось в газете «Речной транспорт», переданы Северо-Западному пароходству и работают ныне в Ленинграде.

Вчера, 6 июля, два таких же теплохода, выпущенных этим заводом, ушли по Москве-реке и Оке в г. Горький. Они предназначены для работы на дачной линии от Горького до Моховых гор.

Московский судостроительный завод в этом году выпустил уже девять теплоходов «Москвич» второй серии.

По следам наших выступлений

„На строительных площадках"

Под таким заголовком была опубликована в № 48 «Речного транспорта» статья рейдовой бригады газеты о недостатках на ряде столичных речных строек. Заместитель начальника ГВРУ тов. Жуленев сообщил нам, что статья обсуждалась среди рабочих, в Московском бассейновом управлении и на специальном совещании у начальника главка.

В целях оперативного контроля, улучшения руководства работами и устранения непроизводительных потерь рабочего времени при начальнике бассейнового управления введены ежедневные диспетчерские совещания, такие же совещания проводятся в отрядах. По каждому об'екту разработаны организационно-технические мероприятия, предусматривающие использование строительной техники и механизмов экономное расходование материалов, удешевление работ и их высокое качество. Контроль за выполнением всех разработанных мероприятий возложен на строительное управление ГВРУ.

События в Корее

Штаб Макартура 4 июля опубликовал коммюнике, в котором говорится: в течение дня и вечера 3 июля в результате глубокого обходного маневра в восточном направлении была обойдена с флангов линия от Инчона (Чемульпо) до Сувона (Суйгена). Южнокорейские войска отошли от Сувона, а северокорейские войска вступили в город.

Штаб американских войск в Корее сообщил, что 5 июля американские войска вошли в соприкосновение с северокорейскими войсками.

Представитель штаба Макартура заявил, что северокорейские войска обошли 5 июля позиции американских войск южнее Сувона. Под прикрытием тяжелых танков северокорейская пехота прорвалась через американский артиллерийский заслон. Представитель указал, что сейчас северокорейские танки и пехота находятся между американскими аванпостами южнее Сувона и американским командным пунктом в тылу.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс сообщает, что северокорейская пехота во главе с танками 5 июля зажала в клещи американскую пехоту к югу от Сувона (Суйгена). Северокорейцы обошли американскую артиллерию, а затем атаковали позиции американской пехоты с тыла, предварительно перерезав коммуникации с американской артиллерией, службой снабжения и тыловым эшелоном. Во время этой операции было окружено также некоторое количество южнокорейских войск. Корреспондент подчеркивает, что это первый случай, когда американская пехота вступила в непосредственный бой с северокорейскими частями.

Американские корреспонденты в сообщениях из Южной Кореи передают, что армия южнокорейского марионеточного правительства разгромлена и что ее отступление представляет собой паническое бегство. В сообщении газеты «Нью-Йорк таймс» от 5 июля говорится, что войска Корейской народно-демократической республики окружают южнокорейскую группировку, находящуюся в треугольнике Сеул — Инчон (Чемульпо) — Сувон (Суйген). Как известно, все эти три ключевых города уже освобождены Народной армией.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс сообщает, что беспорядочное бегство тысяч южнокорейских солдат из района боев свидетельствует о разгроме армии южнокорейского «правительства». «Как бы ни называли это отступление в официальных сообщениях, — пишет корреспондент, — военные называют его разгромом».

В сообщении газеты «Нью-Йорк таймс» из Кореи приводятся факты, показывающие, что американские солдаты грабят население Южной Кореи, и без того испытывающее немалые страдания от военных действий, спровоцированных южнокорейскими марионетками и американскими империалистами. Как видно из сообщения, напечатанного в газете «Нью-Йорк таймс», американские солдаты мародерствуют, забирая у населения скот.

По сообщению корреспондента агентства Юнайтед Пресс, в коммюнике штаба американских войск в Корее говорится, что согласно сведениям, полученным с сувонского фронта, 40 северокорейских танков при поддержке 1.000 человек пехоты совершили налет на американские позиции. Рано утром 5 июля американские войска отступили, понеся потери.

Корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс передал аналогичное сообщение.

Как передает корреспондент агентства Ассошиэйтед Пресс из Токио, в коммюнике штаба Макартура говорится: «В районе Сувон — Усан продолжаются обходные, разведывательные и охватывающие действия северокорейских войск. Положение чрезвычайно неустойчивое».

Агентства Ассошиэйтед Пресс и Юнайтед Пресс сообщают, что американцы отступают на сувонском фронте,

Руки прочь от Кореи!

Агрессивные действия американских империалистов, развязавших войну в Корее, вызвали чувство глубочайшего возмущения в сердцах широких масс трудящихся Польши. На заводах, в шахтах, в деревнях — по всей стране проходят массовые митинги и собрания, на которых рабочие, крестьяне, интеллигенция клеймят преступные действия американских агрессоров

В принятых резолюциях участники митингов требуют вывода американских войск из Кореи и протестуют против незаконных решений Совета Безопасности.

Многолюдные митинги протеста против вооруженного вмешательства США во внутренние дела Кореи проходят на предприятиях и в учреждениях Румынии. Всеобщая конфедерация труда Румынской народной республики послала об'единенным профсоюзам Корейской народно-демократической республики телеграмму, в которой выражается глубокое возмущение трудящихся Румынии подлым нападением фашистской клики Ли Сын Мана и американского империализма на корейский народ и уверенность в том, что народ победит.

Болгарская газета «Работническо дело» под заголовком «Трудящиеся в нашей стране осуждают преступную военную агрессию США и горячо приветствуют великую освободительную борьбу корейского народа» помещает сообщения о митингах протеста, происходящих на многих предприятиях Болгарии.

Трудящиеся Венгрии протестуют против вмешательства американских империалистов во внутренние дела Кореи. В речах на митингах и собраниях, в письмах в газеты они резко осуждают вооруженную агрессию США, требуют немедленного отзыва американских войск из Кореи и выражают свою уверенность в победе китайского народа.

В Улан-Баторе продолжаются массовые митинги, на которых трудящиеся Монгольской народной республики решительно протестуют против вооруженного вмешательства американских империалистов во внутренние дела Кореи, против преступных действий проамериканской лисынмановской клики, развязавшей в Корее братоубийственную войну по приказу своих хозяев — американских поджигателей войны.

Национальный комитет Американской компартии в связи со сделанным 30 июня Трумэном сообщением о посылке в Корею сухопутных войск США и о приказе подвергнуть Северную Корею воздушным бомбардировкам опубликовал заявление по корейскому вопросу, в котором говорится:

«Каждый американец, ценящий свою собственную жизнь и жизни других людей, должен заявить Трумэну и конгрессу решительный протест против мер, предпринятых 30 июня.

Руки прочь от Кореи! Ни одного человека, ни одного орудия, ни одного самолета для массового уничтожения! Запретите атомную и водородную бомбы путем международного соглашения!».

В Гарлеме состоялся митинг протеста против вооруженной интервенции в Корее. Участники митинга приняли резолюцию, в которой говорится: «Мы требуем вывода американских войск из Кореи. Мы требуем, чтобы корейский народ мог сам решать свою судьбу».

Нью-йоркский комитет профсоюзной конференции в защиту мира, которая сейчас проводит кампанию по сбору полутора миллионов подписей, об'явил, что с момента военных действий в Корее сбор подписей идет более быстрыми темпами.

Все новые и новые группы французских трудящихся выступают с протестами против американской агрессии в Корее. Делегации трудящихся посетили американское посольство в Париже и заявили категорический протест. Среди них: делегация рабочих заводов «Рено», делегация профсоюза металлистов 15-го округа Парижа, делегации трудящихся ряда предприятий Ниццы, делегации организаций Союза французских женщин Клермон-Феррана и Лиона, делегация организации «Борцы за мир и свободу» города Витри-на-Сене, делегации ряда первичных организаций коммунистической партии в Париже и т. д.

По сообщению из Лондона, отделение об'единенного профсоюза машиностроителей в Абердине заявило резкий протест против неоднократных требований консерватора Питера Робертса (члена английского парламента от Шеффильда) сбросить атомную бомбу на Северную Корею. «Мы просим исполком нашего профсоюза дать указание членам парламента, являющимся членами нашего профсоюза, настаивать на вашем немедленном удалении из палаты общин», — заявили машиностроители Абердина. Они призывают машиностроителей Шеффильда начать кампанию по всей стране за удаление из парламента Робертса.

Ответственный редактор В Ф. КУТЬЯНОВ.

ДЛЯ РАБОТЫ В ОТ'ЕЗД НА ДОГОВОРНЫХ НАЧАЛАХ
ТРЕБУЮТСЯ:
ИНЖЕНЕРЫ И ТЕХНИКИ разных специальностей.
СПЕЦИАЛИСТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОДНОГО И АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА.
ПОЧТОВО-ТЕЛЕГРАФНЫЕ РАБОТНИКИ разных квалификаций.
ПЛАНОВО-ФИНАНСОВЫЕ И СЧЕТНЫЕ РАБОТНИКИ.
МАШИНИСТКИ-СТЕНОГРАФИСТКИ высшей квалификации.
ШОФЕРЫ 1-го, 2-го и 3-го классов.
ПО ВОПРОСАМ НАЙМА ОБРАЩАТЬСЯ ПО АДРЕСУ:
Москва, Гоголевский бульв., д. 14
ОТДЕЛ КАДРОВ.

Органы ГОССТРАХА
ПРОВОДЯТ
разные виды добровольного
СТРАХОВАНИЯ ЖИЗНИ
Каждый может заключить договор
СТРАХОВАНИЯ ЖИЗНИ
по одному или нескольким видам
СТРАХОВАНИЯ
на различные сроки и на любую сумму.
Для заключения договора страхования обращайтесь в инспекции или вызывайте агента Госстраха на дом.
Главное управление государственного страхования СССР

Молодые речники

Сотни выпускников ремесленного училища № 16 при Московском судостроительно-судоремонтном заводе успешно работают на речном транспорте. Многие из них стали командирами, умелыми и опытными специалистами, энтузиастами своего дела. Постоянно работает над повышением своих знаний по специальности комсомолец Анатолий Львов. Окончив училище в 1948 г., он работал вторым помощником механика на пароходах «Петраш» и «Фаустов», а в навигацию этого года назначен первым помощником.

Первым помощником механика стал и комсомолец Сергей Воробьев. Он плавает на пароходе «Упорный». С работой справляется успешно. Активно участвует в общественной жизни коллектива. В два раза перевыполнял производственный план на зимнем судоремонте Александр Ястребов. В июне прошлого года он сдал экзамен на второго помощника механика и с тех пор плавает на пароходе «Марией». Все три молодых командира речного флота работают в пароходстве канала Москва—Волга.

В училище часто приходят письма, в которых речники хорошо отзываются о производственных успехах выпускников ремесленных училищ, рассказывают об активном участии молодежи в общественной работе.

Только в прошлом году окончил училище котельщик Валентин Шабанов. Сейчас он уже известный на заводе стахановец, ежемесячно выполняет задание на 200 — 220 процентов. Полторы нормы дает и его друг котельщик Павел Щербаков. Почетными грамотами ЦК ВЛКСМ награждены формовщица Нина Малиновская, столяр Чистяков и другие выпускники училища.

Постоянно помогают молодым рабочим в повышении производственной и деловой квалификации начальник механического цеха Андрей Андреевич Усанов, мастер слесарного цеха П. А. Шкальнов. Они стали заботливыми воспитателями молодежи, часто бывают в общежитии, интересуются бытовыми условиями своих воспитанников, их досугом.

В школе рабочей молодежи при заводе занимается более 60 выпускников ремесленного училища № 16. Заводом направлен на учебу в техникум трудовых резервов выпускник училища Хотулев, все молодые рабочие занимаются в стахановских школах, которые организованы в судоремонтном, котельно-сварочном и деревообделочном цехах. К сожалению, не все начальники цехов завода уделяют должное внимание молодым рабочим, заботятся об их производственном росте. В этих цехах имеют место случаи несвоевременной выписки нарядов. Эти руководители мало интересуются бытом молодых рабочих.

Около тысячи молодых речников вышло из стен ремесленного училища № 16. Со дня организации училища работает здесь воспитателем инвалид Отечественной войны Короткин. Сам он бывший ученик школы юнг в Ленинграде, кадровый моряк, семь лет плававший на ледоколе «Ермак» старшим машинистом. Короткин быстро нашел правильный подход к своим питомцам. С огромным вниманием слушали ребята его рассказы о завоевании Арктики, о беспримерном мужестве советских людей. Короткин проводит с учащимися и свой досуг. Он проявляет подлинно отцовскую заботу о своей группе, внимательно следит за производственным и культурным ростом каждого учащегося.

Большую заботу о подготовке кадров молодых специалистов-речников проявляют инженерно-технические работники Московского судостроительно-судоремонтного завода: главный технолог инженер Лихтенштейн ведет спецтехнологию в трех группах, инженер Таразанов занимается с группой столяров. Благодаря работе этих специалистов училище более тесно связывается с базовым предприятием, воспитанники всегда бывают в курсе всего нового, что внедряется в производство.

Большую пользу приносит привлечение к преподавательской деятельности инженеров-практиков. Однако руководство завода нередко препятствует своим ведущим специалистам совмещать свою работу на заводе с преподавательской.

Усилиями коллектива училища создана прочная производственная база для обучения: кузнечный и токарный цехи, слесарные и столярные мастерские. Оборудование их модернизируется и восстанавливается собственными силами. Здесь инициативным рационализатором проявил себя старший мастер Павел Кузьмич Крюков. Техник-речник по образованию, он работает в училище с 1943 г. Под его руководством внедрено много усовершенствований и приспособлений, и сам он внес ряд предложений: изобрел копировальное приспособление к поворотному супорту токарного станка, приспособление для расточки корпусов дерводержателей и др.

За время обучения в училище речники не только приобретают знания по специальности. Они становятся культурными, политически грамотными, активными молодыми людьми. В училище ведется большая внеклассная работа. Восемнадцать комсомольцев старших групп занимаются в кружке по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)». В ряды ВЛКСМ приняты десятки передовых учащихся, и сейчас комсомольцев в училище более 120 человек. Это большая сила По инициативе секретаря комитета ВЛКСМ учащегося Василия Толочко все воспитанники приняли активное участие в благоустройстве территории училища. Разбит сквер; посажены деревья, засеяны газоны.

Недавно в училище начал свою работу физкультурный коллектив. Организованы волейбольные и городошные команды, начались занятия в секции плавания. Но отсутствие спортивной базы в училище мешает делу. Руководителям училища и базового предприятия нужно подумать над тем, чтобы создать все условия для развертывания физкультурной работы. С увлечением занимаются многие учащиеся в драмкружке.

Велика популярность училища, она завоевана самоотверженной работой всего коллектива. Еще не об'явлен новый прием, а в училище уже поданы десятки заявлений от желающих получить специальность речника: пишут с Украины, с Тамбовщины, из Орловской области. Недавно училище выпустило 152 молодых специалиста.

Л. СЕМЕНОВ,
инспектор Московского областного управления трудовых резервов.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва, Речтранс. Телефоны: зам отв. редактора — К 3-75-60; отделы: эксплоатации промышленный и партийный — К 0-66-68; зав издательством, бухгалтерия, отделы библиографии и писем — К 1-19-97; ночная редакция — К 0-14-85, доб. 91, 37 и 1-50

Б01973. Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 1880.